

**UiO : Det juridiske fakultet**

# Økonomiske sanksjoners påvirkning på risikofordelingen i tidscertepartier

Kandidatnummer: 609

Leveringsfrist: 25. november 2012

Antall ord: 17961



## Innholdsfortegnelse

<b>1</b>	<b>INNLEDNING .....</b>	<b>1</b>
1.1	Temaet for oppgaven .....	1
1.2	Økonomiske sanksjoner.....	1
1.2.1	Sanksjonslovgivningen .....	4
1.3	Kilder .....	7
1.4	Avgrensninger .....	10
<b>2</b>	<b>BEFRAKTINGSAVTALER.....</b>	<b>11</b>
2.1	Oversikt over et skips utnyttelsesmuligheter .....	11
2.2	Tidscertepartiet .....	12
2.2.1	Ansvarsfordelingen i et tidscerteparti .....	14
2.2.2	Befrakters disposisjonsrett .....	16
<b>3</b>	<b>INNSKRENKNINGER I BEFRAKTERS DISPOSISJONSRETT .....</b>	<b>18</b>
3.1	Økonomiske sanksjoner som begrensning på disposisjonsretten .....	19
3.1.1	Begrensninger etter norsk rett .....	20
3.1.2	Begrensninger i standardcertepartiene .....	26
3.1.3	Begrensninger i spesialklausuler.....	38
<b>4</b>	<b>VIL SKIPET BLI OFF-HIRE SOM FØLGE AV BORTFRAKTERS NEKTELSE AV EN SEILASORDRE GRUNNET SANKSJONSRISIKO?.....</b>	<b>49</b>
4.1	Sjølovens regulering .....	50
4.2	Reguleringen av off-hire i standardcertepartier .....	58
4.2.1	Shelltime 4 .....	60
4.2.2	Balttime 1939 .....	62
4.2.3	Intertanktime 80 .....	63
4.3	Oppsummering .....	64

<b>5</b>	<b>AVSLUTTENDE BEMERKNINGER .....</b>	<b>65</b>
<b>6</b>	<b>LITTERATURLISTE .....</b>	<b>67</b>

# 1 Innledning

## 1.1 Temaet for oppgaven

I denne oppgaven skal jeg ta for meg hvordan økonomiske sanksjoner påvirker risikofordelingen i internasjonale tidsbefraktningsavtaler – tidscertepartier. Oppgavens hovedvekt vil ligge på spørsmålet om bortfrakter rettmessig vil kunne nekte å utføre befrakters seilasordre hvor disse utsetter skipet, mannskapet eller han selv for sanksjonsrisiko. Videre vil jeg ta for meg hvilke konsekvenser en slik nektelse vil kunne få på befrakters forpliktelse til å betale frakt.

## 1.2 Økonomiske sanksjoner

Økonomiske sanksjoner er tradisjonelle politiske verktøy for staters utenrikspolitikk som innebærer tvangs- eller straffetiltak mot land som bryter freden, internasjonale avtaler eller som utviser en politikk som andre stater vesentlig misliker. Tiltakene går blant annet ut på å nekte de rammede statene å utnytte sine økonomiske ressurser og å ekskludere dem fra den økonomiske gevinst handel og annen økonomisk interaksjon med de iverksettende statene vil gi dem.<sup>1</sup> Eksempler på slike sanksjoner er embargo, importavgifter og import- og eksportkvoter. Siktemålet med sanksjonene er først og fremst at den rammede statens myndigheter skal endre sin politikk og praksis.

En praktisk virkning av sanksjonene er at de medfører en begrensning av internasjonal handel. Dette kan for eksempel skje ved at sanksjonene forbyr personer og selskaper med tilknytning til en bestemt stat å gjøre forretninger med personer og selskaper tilknyttet en bestemt annen stat.

---

<sup>1</sup> Eren Lawyers (2009) s. 7

Restriksjonene de økonomiske sanksjonene innebærer er av ulik karakter og innhold – sett hen til hva den iverksettende stat eller organisasjon ønsker å oppnå med den. Det de har til felles er at de gjør import og/eller eksport av varer til eller fra det rammede landet helt eller delvis ulovlig.<sup>2</sup>

Ved opprettelsen av FN ble det vedtatt regler for hvordan internasjonale konflikter skal løses. I henhold til FN-paktens artikkel 16 har sikkerhetsrådet kompetanse til å vedta økonomiske sanksjoner for å håndtere "threats of aggression" og "breaches of peace". Mellom 1945 og 1990 ble det bare vedtatt slike sanksjoner i to tilfeller (mot Sør-Rhodesia i 1966 og mot Sør Afrika i 1977). Bruken av økonomiske sanksjoner har imidlertid økt betraktelig etter at den kalde krigen endte i 1991, og de er i dag det mest nærliggende verktøyet folkeretten har til å beseire uønsket statlig atferd. Det kan her vises til at Sikkerhetsrådet iverksatte sanksjoner mot hele 11 nasjoner mellom 1990 og 1999.<sup>3</sup> Videre følger det av en nyere studie at det ble iverksatt hele 74 våpenembargoer av FN i årene 1990 til 2005, og at 1186 enkeltpersoner var oppført under FNs og EUs sanksjonsregimer i 2009. I 2006 estimerte den engelske finansinstitusjonen HSBC at det var over 6000 navn oppført på USAs, FNs og EUs lister over rammede enkeltpersoner og selskaper.<sup>4</sup>

Ettersom stater i den vestlige verden i den senere tid har iverksatt omfattende restriksjoner på handel med enkelte stater i Midtøsten, Afrika og Nord-Korea, har oppmerksomheten rundt økonomiske sanksjoner eskalert. Det økende antallet restriksjoner medfører store problemer for bl.a. skipsfartsnæringen. Et eksempel på dette er at en reise som er lovlig en dag kan være forbudt den neste. Et godt eksempel på dette fikk vi ved starten av Gulfkrigen i 1990. Etter at Irak invaderte Kuwait om morgenen 2. august 1990, vedtok og iverksatte President Bush samme dag en lov som blokkerte innførsel av varer fra Irak og Kuwait til USA. Dette fikk store konsekvenser for selskaper som handlet med Irak. Skip på vei fra

---

<sup>2</sup> NUPI (2009)

<sup>3</sup> Gordon (1999)

<sup>4</sup> When diplomacy fails (2012)

Irak til USA med råolje kunne dermed ikke losse oljen som planlagt og stod i fare for å gå med store tap.

På bakgrunn av at økonomiske sanksjoner påvirker internasjonale avtaler på vesentlige områder, er det av stor viktighet for aktørene i internasjonal handel å regulere risikoen for disse sanksjonene i avtalene sine. Reguleringen gjøres sjelden eksplisitt, men sanksjonene innbefattes ofte av en rekke standardformuleringer i ofte benyttede avtaleformularer.

Økonomiske sanksjoner kan iverksettes av stater individuelt, av stater i fellesskap og gjennom internasjonale organisasjoner, for eksempel FN. Sanksjonslandskapet kan av den grunn virke noe uoversiktlig og vanskelig å få kontroll over. De alvorlige konsekvensene brudd på et sanksjonsregime kan medføre, gjør det imidlertid svært viktig for aktørene i internasjonal shipping å være nøye når de orienterer seg i sanksjonslandskapet. At dette kan være både vanskelig og ressurskrevende er ingen unnskyldning for eventuelle sanksjonsbrudd.<sup>5</sup> En ekstra utfordring for aktørene i internasjonal handel er at flere staters og organisasjoners sanksjoner kan få virkning på en enkelt avtale.

I det følgende skal jeg gi noen eksempler på hvordan økonomiske sanksjonene utformes. Jeg vil her fokusere på sanksjoner vedtatt av Norge, EU og USA som iverksetter forbud mot visse typer engasjement i forbindelse med iransk råolje. Bakgrunnen for disse forbudene er at Iran har nektet å etterkomme verdenssamfunnets krav om å avslutte sitt atomprogram. Ettersom olje er Irans mest verdifulle eksportvare, og dermed landets største inntektskilde, er håpet at sanksjonene vil forhindre at Iran får tilgang på de ressursene som kreves for å kunne fortsette arbeidet med atomprogrammet. I forbindelse med redegjørelsen for sanksjonene vil jeg gi en kort fremstilling av sanksjonslovgivningen generelt.

---

<sup>5</sup> Sanksjonslova § 3 (1) 2. pkt.

## 1.2.1 Sanksjonslovgivningen

### 1.2.1.1 Norsk sanksjonslovgivning

Norske sanksjoner blir vedtatt av regjeringen med hjemmel i sanksjonslova § 1. Forskrift om sanksjoner og tiltak mot Iran ble vedtatt av regjeringen i 2007. Forskriften har blitt endret ved flere anledninger for å følge opp nye vedtak gjort av FNs sikkerhetsråd. Forskriften gjelder, i henhold til dens § 44, på skip under norsk jurisdiksjon, for norske statsborgere uavhengig av hvor i verden de befinner seg, for alle juridiske personer, enheter eller organer som er opprettet eller stiftet i henhold til norsk lovgivning, og for alle juridiske personer, enheter eller organer for så vidt angår forretningsvirksomhet som foregår i Norge.

Forskriftens § 11 forbyr import, kjøp og transport av råolje og andre oljeprodukter fra Iran. I tillegg inneholder bestemmelsen forbud mot å tilby finansiering og forsikring av slike handlinger. Ettersom forbudet retter seg mot både kjøp, transport og import, vil både bortfrakter og befrakter være pliktsubjekter etter forskriftens bestemmelse.

I henhold til sanksjonslovas § 3 (1) 1. punktum, kan forsettlig brudd på sanksjonene vedtatt i medhold av loven, straffes med bøter eller fengsel inntil tre år, eller begge deler. Uaktsomme overtredelser kan straffes med bøter eller fengsel inntil seks måneder, eller begge deler, jf. § 3 (1) 2. punktum.

### 1.2.1.2 EUs sanksjonslovgivning

EUs sanksjonslovgivning vedtas av EU-rådet.<sup>6</sup> Selv om sanksjonene vedtas sentralt, må de implementeres i nasjonal lovgivning for å kunne håndheves.<sup>7</sup>

Gjennom et endringsvedtak til Council Decision 2010/413/CFSP vedtatt i januar 2012, innførte EU på samme måte som Norge, et forbud mot å importere, kjøpe og transportere

---

<sup>6</sup> Lisboa-traktaten art. 215 (1)

<sup>7</sup> Clyde&Co (2012)

råolje og andre oljeprodukter fra Iran. I likhet med det norske forbudet inneholder bestemmelsen også forbud mot å tilby finansiering og forsikring av disse handlingene.<sup>8</sup>

Hvilke konsekvenser et brudd på sanksjonsregimet skal få, er opp til det enkelte medlemsland. Selv om konsekvensene vil variere, vil de vanligvis innbefatte straffansvar med bøter og/eller fengselsstraffer. I Storbritannia vil for eksempel et brudd på den nevnte sanksjonen kunne straffes med bøter og/eller fengsel i inntil 2 år.<sup>9</sup>

#### 1.2.1.3 Amerikansk sanksjonslovgivning

USA er det landet i verden som har iverksatt flest og mest vidtrekkende sanksjoner og har for øyeblikket 22 sanksjonsprogrammer i kraft.<sup>10</sup> Landets økonomiske sanksjoner blir administrert og håndhevet av det amerikanske finansdepartementets "Office of Foreign Assets Control" (OFAC). Med enkelte snevre unntak kan man si at OFAC-sanksjonene forbyr alle transaksjoner og andre aktiviteter hvor sanksjonsrammede mål er involvert.

Også USA har vedtatt omfattende sanksjoner mot Iran. De amerikanske sanksjonene er imidlertid av en helt annen karakter enn de foran nevnte og innebærer et tilnærmet totalt forbud mot handel med Iran. I henhold til "the Iranian Transactions and Sanctions Regulations (ITSR) § 560.206, er det forbudt for amerikanske statsborgere og selskaper å delta i enhver transaksjon, inkludert kjøp, salg, transport og finansiering, relatert til varer eller tjenester fra Iran. Det spesifiseres videre at amerikanske statsborgere og selskaper ikke har lov til å delta i handel av iransk olje. På samme måte som EUs og Norges sanksjoner innebærer dermed de amerikanske sanksjonene et forbud mot å importere, kjøpe og transportere råolje og andre oljeprodukter fra Iran.

---

<sup>8</sup> Council decision 2012/35/CFSP art. 1 (2)

<sup>9</sup> Clyde&Co (2012)

<sup>10</sup> Gordon (1999) og BIMCO (2012)



Den amerikanske sanksjonslovgivningen skiller seg fra EUs og Norges ved at deler av den har ekstraterritoriell rekkevidde. Dette innebærer at den har virkning overfor individer som ikke er underlagt USAs jurisdiksjon.<sup>11</sup> Dette medfører at økonomiske sanksjoner iverksatt av USA kan få betydning for en avtale selv om dens tilknytning til USA er svært begrenset eller ikke engang er til stede. Et godt eksempel på denne ekstraterritorielle virkningen er at sanksjonene angående Irans petroleumssektor i "the Comprehensive Iran Sanctions, Accountability and Divestment Act of 2010" (CISADA) er direkte rettet mot ikke-amerikanske selskaper.<sup>12</sup> Dette ettersom amerikanske personer og selskaper allerede er underlagt forbud mot å investere og handle med Iran gjennom ITSR.<sup>13</sup>

Gjennom CISADA har USA anledning til å idømme sanksjoner overfor alle enkeltindivider og selskaper involvert i enkelte sanksjonsrammede aktiviteter uavhengig av deres tilknytning til USA. Loven gir den amerikanske utenriksministeren anledning til å sette ikke-amerikanske personer og selskaper på OFACs liste over "Specially Designated Nationals" (SDN-listen) om de har handlet i strid USAs sanksjoner. Dette innebærer at ikke bare eier av skipet, men også befrakteren, skipets mannskap, forsikringsselskaper og informasjons- og tjenesteytere vil være utsatt for reaksjoner i henhold til USAs sanksjonsregime uavhengig av deres nasjonalitet og handlingens forøvrigte tilknytning til USA.

Konsekvensene av å bli oppført på SDN-listen er først og fremst at selskapets eiendeler i USA blir fryst og at det blir forbudt for amerikanske personer og selskaper å handle med en.<sup>14</sup> Dette innebærer at man i praksis ikke lenger vil få tilgang til det amerikanske finansielle systemet.<sup>15</sup> Som en følge av at dollartransaksjoner må gå gjennom det amerikanske banksystemet, vil en oppføring på SDN-listen dermed innebære at man ikke vil få mulighet

---

<sup>11</sup> For de norske sanksjonenes anvendelsesområde, se punkt 1.2.1.1

<sup>12</sup> CISADA Section 102 (a)(3)(A)-(B)

<sup>13</sup> ITSR §560.201 - §560.209

<sup>14</sup> U.S. SDN-List

<sup>15</sup> BIMCO (2012)

til å delta i dollartransaksjoner. Ettersom amerikanske dollar er hovedvalutaen i internasjonal shipping vil dette være svært alvorlig for aktørene i shippingbransjen.

I henhold til ITSR § 560.701 (a) (2) vil brudd på det amerikanske forbudet mot å handle med Iran kunne medføre bøter opp til \$1.000.000 og fengselsstraff på opptil 20 år.

USAs ekstraterritoriale sanksjonslovgivning er imidlertid ikke i samsvar med den alminnelige oppfatning av folkerettens adgang til å anvende ekstraterritoriell jurisdiksjon. I henhold til denne oppfatningen kan slik jurisdiksjon bare anvendes på handlinger som har funnet sted utenfor den aktuelle statens territorium ved brudd på folkerettens grunnleggende normer. Da det ikke kan være tvilsomt at sanksjonslovgivningen ikke omfattes av disse grunnleggende normene, er den allmenne oppfatning at den ikke har folkerettslig grunnlag. Eventuelle konsekvenser av dette skal jeg gjøre kort rede for i punkt 3.

### **1.3 Kilder**

I sjøloven kapittel 14 finnes det regler om befraktning av skip. Ettersom lovens regler er deklarasjonelle, har aktørene i shippingbransjen anledning til å regulere rettigheter og plikter seg i mellom gjennom de omfattende og gjennomarbeidede formularene avtaler om tidsbefraktning inngås på. Som en følge av dette får sjølovens regler størst betydning som et supplement til avtalens bestemmelser hvor disse er uklare eller ufullstendige.<sup>16</sup> Ettersom bakgrunnsretten vil være av betydning for tolkningen av det enkelte certeparti, vil det imidlertid være viktig å ha kjennskap til hvordan norsk rett regulerer problemene som kan oppstå i befraktningsavtaler ved sanksjoner.<sup>17</sup> På denne bakgrunn vil jeg derfor ta utgangspunkt i sjølovens regler i denne oppgavens drøftelser.

---

<sup>16</sup> Sjørett (2010) s. 410

<sup>17</sup> Bråfelt (2008) s. 24

De aller fleste tidscertepartier blir i dag sluttet på standardavtaler, såkalte standardcertepartier. I tillegg til at slutning på standardformularene er ressursbesparende for partene, er bakgrunnen for den vidstrakte bruken at standardene gir partene trygghet ved at de er utførlige, relativt balanserte og at rammeverket er godt kjent i bransjen. Den mest sentrale aktøren i arbeidet med å utvikle standardcertepartier er "The Baltic International Maritime Conference" (BIMCO). BIMCO representerer 65 % av verdens tonnasje og har medlemmer i mer enn 120 land. Dette gjør BIMCO til verdens største internasjonale shippingorganisasjon.<sup>18</sup> Ettersom organisasjonen er kjent for å utarbeide balanserte, upartiske og gjennomarbeide certepartier, blir disse standardene svært mye brukt i praksis.

BIMCOs innflytelse er imidlertid ikke like stor på alle certepartityper. Tanktidscertepartiene skiller seg her ut. Bakgrunnen for dette er at mange av de store oljeselskapene utarbeider sine egne certepartier. Ettersom disse aktørene har betydelig makt i markedet vil de som regel få aksept for de betingelser, i dette tilfellet certepartiet, de ønsker å slutte på.<sup>19</sup> Et eksempel på et slikt certeparti er Shells SHELLTIME, som er blant de mest brukte når det gjelder oljehandel.<sup>20</sup> Ettersom disse certepartiene er skrevet av og for oljeselskapene, som normalt opptrer som befraktere, er avtaleformularene stort sett befraktervennlige.<sup>21</sup> Et eksempel på dette er Shelltimes omfattende off-hire-klausul.<sup>22</sup>

Som et svar på de befraktervennlige avtaleformularene utarbeidet av oljeselskapene, har rederne, gjennom en egen organisasjon, The International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO), utarbeidet sine egne certepartier. Et eksempel er her Intertanktime 80. INTERTANKOs certepartier oppfattes gjerne som mer balanserte enn oljesel-

---

<sup>18</sup> Wikipedia.com

<sup>19</sup> Michelet (1997) s. 3

<sup>20</sup> Girvin (2007) s. 473

<sup>21</sup> Michelet (1997) s. 3

<sup>22</sup> Shelltime 4 klausul 21

skapenes, men de blir likevel mindre brukt i praksis. Hovedårsaken til dette er, som allerede nevnt, oljeselskapenes store makt i tanktidsfarten.

I denne fremstillingen vil jeg ta for meg enkelte standardcertepartier for å vise hvordan noen av problemene økonomiske sanksjoner reiser for tidscertepartier blir regulert i praksis. Jeg har her valgt å fokusere på certepartier utarbeidet av ulike aktører som representerer ulike interesser. Shells Shelltime 4 vil representere et certeparti utarbeidet av befrakter. INTERTANKOs Intertanktime 80 vil representere et certeparti utarbeidet av bortfrakter, mens BIMCO Uniform Time-Charter, heretter "Baltime 1939", representerer et såkalt "agreed document". Med dette menes en avtale utferdiget av en uavhengig tredjepart med tanke på å frembringe en mest mulig balansert løsning.

Som på de fleste andre rettsområder vil rettspraksis være en viktig rettskilde på sjørettens område.<sup>23</sup> En særegenhet ved dette rettsområdet er imidlertid at de fleste tvister som oppstår i sjøfartsforhold blir avgjort ved voldgift. Ettersom det ikke foreligger annen rettspraksis av nevneverdig betydning og voldgiftsdommerne som regel er spesialister på området, blir disse dommene tillagt betydelig vekt både ved tolkningen av sjøloven og av klausuler i de enkelte certepartiene. Voldgiftspraksis spiller dermed en sentral rolle ved rettsutviklingen på sjørettens område.<sup>24</sup>

Også utenlandsk rettspraksis, i hovedsak nordisk og engelsk, vil bli benyttet som rettskilde i denne fremstillingen. Grunnlaget for bruken av dommer fra de andre nordiske landene er først og fremst at sjøloven er utslag av en fellesnordisk lovgivningsprosess. I tillegg er den fellesnordiske domssamlingen – Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender (ND) en medvirkende årsak til at det er vanlig å påberope seg avgjørelser fra andre nordiske land som støt-

---

<sup>23</sup> Sjørett (2010) s. 12

<sup>24</sup> Brækhus (1990) s. 459

te for en bestemt tolkning.<sup>25</sup> Domssamlingen utgis årlig og inneholder de fleste avgjørelser av betydning i nordiske sjøfartssaker, inkludert voldgiftsavgjørelser.<sup>26</sup>

Ettersom engelsk rett er det ledende rettssystem på sjørettens område, vil også dommer fra engelske domstoler være av interesse.<sup>27</sup> Dommene kan både belyse de rettslige problemstillinger som kan oppstå i sjøfartsforhold og gi en viss pekepinn på hvordan lignende tvister kan løses etter norsk rett. Ettersom grunnlaget for domstolenes avgjørelser i disse sakene, i det store og hele, er den skriftlige avtalen mellom partene, vil avgjørelsene i seg selv også være av interesse for tolkningen av de aktuelle klausulene. En annen grunn til at engelsk-rettslige dommer har betydning for norsk rett på dette området er tidscertepartiens internasjonale karakter og hensynet til partenes forutberegnelighet. Det ville vært svært uheldig om innholdet av en klausul som vanligvis inntas i certepartier skulle fastsettes forskjellig alt ettersom hvilket lands rett som foretar fortolkningen.

#### **1.4 Avgrensninger**

Oppgaven behandler problemstillinger tilknyttet økonomiske sanksjoners påvirkning på risikofordelingen i tidscertepartier. Det avgrenses dermed mot påvirkningen av andre typer fraktavtaler som for eksempel reisecertepartier og konnossementer. Spørsmål knyttet til forsikring av skipet vil heller ikke bli behandlet.

---

<sup>25</sup> Sjørett (2010) s. 12 og Bråfelt s. 43

<sup>26</sup> Sjørett (2010) s. 12

<sup>27</sup> Bråfelt (2008) s. 44.

## 2 Befraktningsavtaler

### 2.1 Oversikt over et skips utnyttelsesmuligheter

Eieren av et skip har mange valgmuligheter når det kommer til hvilken måte han vil utnytte det på. En åpenbar utnyttelsesmulighet er å benytte seg av skipet til å frakte egne varer. Et godt eksempel på dette har vi hvor et oljeselskap transporterer olje med egne skip fra et raffineri til en bunkringsstasjon.<sup>28</sup> En annen måte å utnytte skipets lastekapasitet på er å inngå avtaler om at skipet skal frakte andres varer. En slik utnyttelsesmåte kan foretas på flere ulike måter. Skipseieren kan for eksempel inngå reisecertepartier, leie bort skipet gjennom et bareboat-certeparti, eller han kan inngå tidscertepartier.

Om skipseieren ønsker å utnytte skipet i reisebefraktning, vil han inngå et reisecerteparti. Skipseieren vil her påta seg en forpliktelse overfor en befrakter til å transportere en spesifisert last mellom to bestemte havner. Godtgjørelsen for transporten, som vil være avhengig av lastens størrelse og seilasen lengde, kalles reisefrakt.<sup>29</sup>

Bareboat-certepartiene er avtaler som gjelder leie av skipet som sådant. Leietakeren, befrakteren, vil i slike tilfeller selv være ansvarlig for skipets bemanning og utrustning, og det vil være han som setter det i fart for egen regning.<sup>30</sup> Under et slikt certeparti overtar befrakteren både den kommersielle og nautiske ledelse over skipet. Dette innebærer at han ikke bare bestemmer hva slags last skipet skal frakte og hvilke havner det skal anløpe, men også hvorvidt skipet bør forlate en havn under de rådende værforhold og hvilken rute skipet skal seile. Befrakter blir således skipets reder.<sup>31</sup> I denne oppgaven er det imidlertid utnyttelse av skipet gjennom inngåelse av et tidscerteparti som skal behandles.

---

<sup>28</sup> Sjørett (2010) s. 230.

<sup>29</sup> *ibid* s. 337

<sup>30</sup> *ibid* s. 125

<sup>31</sup> *ibid* s. 429

## 2.2 Tidscertepartiet

Det grunnleggende kjennetegn ved et tidscerteparti er at en skipseier, tidsbortfrakteren, stiller et utrustet og bemannet skips lastekapasitet til tidsbefrakterens disposisjon for en viss periode. Under denne perioden skal bortfrakteren, innen de rammer som er angitt i certepartiet, utføre befrakterens ordre hva gjelder hvilke varer som skal lastes og hvilke seilaser som skal gjennomføres.<sup>32</sup> Til gjengjeld bærer befrakteren de reiseavhengige utgiftene; bunkers, havneavgifter, kanalavgifter mv., og betaler en "leie", kalt tidsfrakt. Bortfrakterens vederlag baseres på den tid skipet står til befrakterens disposisjon.<sup>33</sup> Hvorvidt skipet gjør "nyttig" arbeid eller ikke, er dermed likegyldig for vederlagskravet. Avgjørende er imidlertid at skipet må være operasjonsdyktig. Hvor dette ikke er tilfellet kan frakten slutte å dreie: vi sier at skipet blir off hire.<sup>34</sup>

Selve instrumentet, kontrakten, kalles et tidscerteparti. Ordet "certeparti" stammer fra det latinske ordet "carta partita" - et delt dokument. Bakgrunnen for denne benevnelsen var at kontrakten i tidligere tider ble revet i to deler ("partita"), hvorav kaptein og befrakter beholdt hver sin.<sup>35</sup>

I henhold til sjølovens terminologi kalles den som ved avtale har bortfraktet et skip til en annen for en bestemt periode i tid for tidsbortfrakter. Den som tidsbortfrakteren bortfrakter skipet til kalles tidsbefrakter.<sup>36</sup>

Tidsbefraktning skiller seg fra bareboat-certepartiene ved at det ikke vil finne sted noen faktisk eller rettslig besittelsesovergang. Som mannskapets arbeidsgiver, vil bortfrakter

---

<sup>32</sup> Sjørett (2010) s. 387

<sup>33</sup> Sjøloven § 321 (2)

<sup>34</sup> Sjøloven § 392 (1)

<sup>35</sup> Michelet (1997) s. 1.

<sup>36</sup> Sjøloven § 321 jf. sjølovens kapittel 14 IV

beholde den overordnede instruksjonsretten over kapteinen.<sup>37</sup> Bortfrakter beholder således den nautiske ledelsen over skipet. I motsetning til hva som er tilfellet for bareboat-certepartiene, blir befrakter således ikke skipets reder.<sup>38</sup> På samme måte som i bareboat-certepartiene kan tidsbefrakteren derimot sies å ha den kommersielle rådighet over skipet gjennom sin instruksjonsrett vedrørende skipets kommersielle bruk. Det enkelte certeparti vil imidlertid sette begrensninger på denne rådigheten både når det gjelder hvilke geografiske områder skipet kan beordres til og med hensyn til arten av last som kan transporteres.<sup>39</sup>

Den vesentlige forskjellen mellom reisebefraktning og tidsbefraktning er hvordan frakten befrakter skal betale beregnes. Under et reise-certeparti beregnes frakten per reise. Hvor lang tid reisen tar er som utgangspunkt uten betydning for fraktens størrelse. I et tidscerteparti beregnes derimot frakten per tidsenhet. Her vil altså tidsbruken være avgjørende for fraktens størrelse. Hvor mange reiser befrakter utfører i løpet av denne perioden er uvesentlig.<sup>40</sup>

Den avgjørende faktor for om vi har å gjøre med et tidscerteparti vil være hvem av partene som etter hovedregelen bærer forsinkelsesrisikoen. Om bortfrakteren har forsinkelsesrisikoen, står vi overfor reisebefraktning. Om risikoen derimot ligger på befrakteren, har vi med tidsbefraktning å gjøre.<sup>41</sup> I enkelte tilfeller vil imidlertid bortfrakter ha forsinkelsesrisikoen også under et tidscerteparti. Dette er forholdet hvor risikoen for hindringen som forårsaker forsinkelsen ligger på bortfrakters side slik at skipet blir off-hire.

---

<sup>37</sup> Michelet (1997) s. 66 flg.

<sup>38</sup> Se note 31

<sup>39</sup> Solvang (2009) s. 262

<sup>40</sup> Sjøloven § 321 (2)

<sup>41</sup> Sjørett (2010) s. 237



Som en konsekvens av at bortfrakter bevarer rådigheten over skipet under et tidscerteparti, vil bortfrakter alltid ha den overordnede beslutningsretten når det gjelder skipets seilasordre. Uavhengig av befrakters rett til å avgjøre hvilke reiser skipet skal foreta, er det altså bortfrakteren, gjennom kapteinen, som treffer de nautiske avgjørelsene. Det vil således være kapteinen som bestemmer kurs og hastighet på sjøreisen, under hensyntagen til blant annet vind og værforhold for øvrig. Dette betyr imidlertid ikke at befrakteren er prisgitt kapteinens skjønn i enhver henseende. Om kapteinens skjønn er uforsvarlig vil bortfrakteren kunne komme i ansvar overfor befrakteren. Feilbeslutninger fra kapteinens side kan i andre tilfeller føre til at frakten slutter å dreie (off-hire). Dette vil for eksempel kunne skje hvor en overforsiktig kaptein legger seg til å vente på bedre vær mens alle andre skip seiler.<sup>42</sup> Hvorvidt dette også vil være tilfellet hvor kapteinen nekter å utføre en seilas grunnet en ubegrunnet frykt for at den skal rammes av sanksjoner, vil jeg komme tilbake til under punkt 4.

### 2.2.1 Ansvarsfordelingen i et tidscerteparti

I tillegg til partenes hovedforpliktelser, som jeg har redegjort for over, har hver av partene tilleggsforpliktelser i forbindelse med gjennomføringen av certepartiet. Som en følge av at bortfrakter er ansvarlig for å holde skipet i stand til å utføre befrakters seilasinstruksjoner, har han ansvaret for de faste utgiftene ved drift av skipet. Disse innbefatter bl.a. mannskapsutgifter og omkostninger i forbindelse med vedlikehold og reparasjoner.<sup>43</sup> Befrakteren er på sin side ansvarlig for skipets reisevariable utgifter. Disse innbefatter bl.a. utgifter ved anløp av en havn (slepebåt, los og havneavgifter), utgifter til lasting og lossing og utgifter i forbindelse med utførelse av reisen (bunkers, kanalavgifter mv.). I tillegg til at befrakteren er ansvarlig for disse utgiftene, plikter han også å skaffe de tjenestene utgiftene dekker. Det

---

<sup>42</sup> ND 1952 s. 442 (Hakefjord)

<sup>43</sup> Sjørett (2010) s. 402

er altså befrakterens ansvar at skipet får bunkers, at personell til å forestå lasting og lossing er tilgjengelig mv.<sup>44</sup>

På bakgrunn av at skipets nautiske ledelse forblir hos bortfrakteren under et tidscerteparti, oppstår spørsmålet om bortfrakteren kan holdes ansvarlig for at skipet overholder de lover og regler det er underlagt. Ettersom det avgjørende for ansvarsspørsmålet vil være hvem som er pliktsubjekt etter den enkelte lovbestemmelse, er det ikke mulig å si noe generelt om dette. Det som imidlertid kan sies er at både bortfrakter og befrakter vil være pliktsubjekter etter en vesentlig del av sanksjonsbestemmelsene. Som et eksempel kan det vises til forbudene mot visse typer engasjement i forbindelse med iransk råolje nevnt i punkt 1.2.1. Ettersom forbudene ikke bare gjelder import, men også kjøp og transport av råoljen, vil både bortfrakter og befrakter kunne holdes ansvarlige for brudd på sanksjonsbestemmelsene.

Kombinasjonen av befrakters disposisjonsrett, bortfrakters formodentlige ansvar for skipets handlinger og de strenge reaksjonene for brudd på økonomiske sanksjoner, gir bortfrakter et sterkt insentiv til å sørge for at skipet opptrer forenlig med de relevante sanksjonene. Selv om også befrakteren kan være pliktsubjekt etter de aktuelle sanksjonene og dermed også vil utsette seg for en risiko ved gjennomføringen av seilasen, er det ikke dermed sagt at befrakter vil gjøre endringer i lasten eller seilasens destinasjon dersom bortfrakter gjør han oppmerksom på forholdet. Mulige årsaker til dette kan være at partene tolker sanksjonene forskjellig, at befrakter er risikovillig, eller at han ikke blir påvirket av konsekvensene av et sanksjonsbrudd i samme grad som bortfrakter. Bakgrunnen for dette kan for eksempel være at hans behov for å foreta dollartransaksjoner er mindre enn bortfrakters. Også hvor det er snakk om såkalte "dual use"-varer, vil det kunne oppstå uenigheter. Jeg vil komme tilbake til dette i punkt 3.1.2.2.1.

---

<sup>44</sup> Sjørett (2010) s. 402

Om befrakter således gir skipet ordre om å frakte råolje fra Iran til USA, vil bortfrakter kunne befinne seg i en kinkig posisjon. Avhengig av det enkelte certepartiet kan han i utgangspunktet være forpliktet til å utføre befrakters instruksjoner, samtidig som gjennomføringen av ordren vil kunne medføre store negative konsekvenser. Av denne grunn er tidsbefrakterens frihet på dette området begrenset gjennom ulike reguleringer i det enkelte certeparti.<sup>45</sup> Disse begrensningene vil jeg redegjøre for under punkt 3.

Om bortfrakter nekter å utføre en seilasordre i frykt for å handle i strid med en økonomisk sanksjon, uavhengig av om frykten er velbegrunnet eller ei, vil dette medføre et avbrudd i befrakters kontraktsfestede disposisjonsrett over skipets lastekapasitet. Om dette avbruddet medfører tidstap for befrakteren vil det kunne oppstå spørsmål om befrakters plikt til å betale tidsfrakt suspenderes. Dette spørsmålet vil jeg behandle i oppgavens punkt 4.

### 2.2.2 Befrakteres disposisjonsrett

En følge av at bortfrakter er forpliktet til å bemanne skipet, er at kapteinen vil være i hans tjeneste og under hans ansvar. Ettersom skipets lastekapasitet stilles til befrakteres disposisjon, plikter imidlertid kapteinen å utføre befrakters seilasordre. Dette innebærer at bortfrakter, ved kapteinen, som utgangspunkt må følge befrakters ordre med hensyn til skipets destinasjon og hvilken last skipet skal frakte. Befrakteres disposisjonsrett har kommet til uttrykk i sjøloven § 378 (1) 1. punktum:

Tidsbortfrakteren skal i befraktningsperioden utføre de reiser som tidsbefrakteren i samsvar med befraktningsavtalen krever.

En tilsvarende regulering er inntatt i standardcertepartiene. I Baltimore 1939 klausul 9 heter det for eksempel at kapteinen, selv om han er ansatt av bortfrakter, skal være underlagt "the orders of the Charterers as regards employment, agency, or other arrangements" under

---

<sup>45</sup> Sjørett (2010) s. 231

hele certepartiperingen. Lignende klausuler finner man i de andre standardcertepartiene.<sup>46</sup> På tross av dette vil imidlertid ikke befrakters disposisjonsrett over skipet være absolutt. For å ivareta bortfrakters interesse av å minimere ulike typer risiko, for eksempel risikoen for at skipet handler i strid med økonomiske sanksjoner, inneholder ethvert tidscerteparti begrensninger i disposisjonsretten. Begrensningene går både på det geografiske området skipet kan seile i og på lastens karakter. Om tidscertepartiet er regulert av norsk rett, vil også sjøloven gi enkelte begrensninger på disposisjonsretten.

---

<sup>46</sup> F.eks. Shelltime 4 klausul 2 (b) og Intertanktime 80 klausul 10 og 11.

### **3 Innskrenkninger i befrakters disposisjonsrett**

Hvor befrakter beordrer skipet til et land det er iverksatt sanksjoner mot eller til å frakte sanksjonsrammede varer, vil bortfrakter utsettes for en risiko av å bli rammet av sanksjoner. Ettersom også befrakter sannsynligvis vil utsettes for sanksjonsrisiko ved gjennomføringen av en slik seilas, vil det kunne være tilstrekkelig for bortfrakter å påpeke denne risikoen for befrakter, med det resultat at ordren endres. Hvis befrakter imidlertid ikke går tilbake på ordren, men fastholder denne, vil det oppstå spørsmål om bortfrakter har rett til å nekte å utføre ordren.

Hvorvidt bortfrakter kan nekte å utføre en seilasordre vil i utgangspunktet bero på en tolkning av det enkelte certeparti. En slik avtale vil alltid inneholde en klausul som bestemmer skipets fartsområde. Om ordren gjelder en seilas innenfor skipets fartsområde må man så se på om lastens karakter kan gi grunnlag for nektelse. Dette vil kunne være tilfelle hvor lasten ikke er i overensstemmelse med hva partene har avtalt. Om hverken fartsområdebegrensninger eller begrensninger med tanke på lastens karakter gir grunnlag for nektelse, blir spørsmålet om det er andre klausuler som kan regulere forholdet. Her vil force majeure og andre spesialklausuler, for eksempel sanksjonsklausuler, kunne være relevante.

Også bakgrunnsretten vil kunne virke som nektelsesgrunnlag i visse tilfeller. Sjøloven setter for eksempel visse begrensninger på befrakters disposisjonsadgang. Videre vil man måtte undersøke hvorvidt bakgrunnsretten i det hele tatt tillater avtaler hvor man forplikter seg til å foreta en ulovlig handling.

I det følgende skal jeg ta for meg begrensninger i befrakters disposisjonsrett som følge av økonomiske sanksjoner.

### 3.1 Økonomiske sanksjoner som begrensning på disposisjonsretten

Som nevnt innledningsvis medfører økonomiske sanksjoner en begrensning av internasjonal handel ved at personer og selskaper med tilknytning til en bestemt stat ikke fritt kan gjøre forretninger med personer og selskaper tilknyttet en bestemt annen stat. For aktørene i shippingbransjen medfører sanksjonene et forbud mot å anløpe visse havner med en viss type last.

Om et selskap underlagt en sanksjon handler i strid med denne, vil dette kunne få større eller mindre konsekvenser avhengig av sanksjonens art og bruddets alvorlighet. Enkelte sanksjoner vil knapt håndheves, mens andre kan gi lange fengselsstraffer, bøter i millionklassen og utestengelse fra handel på enkelte markeder.<sup>47</sup>

Brudd på sanksjonene rammer i utgangspunktet alle som har medvirket til handlingen.<sup>48</sup> I forbindelse med et tidscerteparti vil dette være befrakter; som direkte har handlet med et restriksjonsrammet selskap eller person, bortfrakter; som har utført transporten på vegne av befrakter, forsikringsselskaper; som har gjort handelen mulig, og finansinstitusjoner; som har tatt seg av betalingsformidling – transaksjon av penger etc.

Som nevnt vil det i et tidscerteparti alltid gjøres begrensninger i befrakterens disposisjonsrett over skipets lastekapasitet. Avhengig av det enkelte certeparti, vil begrensningene kunne gjelde disposisjonsretten med hensyn til de geografiske områder skipet kan beordres til, hvilken last som kan transporteres, de aktuelle havners sikkerhet for skipet mv.<sup>49</sup> I det følgende skal jeg først ta for meg begrensningene etter norsk rett. Jeg vil så gjøre rede for de generelle begrensningene som vanligvis inntas i standardcertepartier, undersøke i hvilken grad de regulerer forholdet og hvilken løsning de vil kunne gi på en eventuell uenighet om rettmessigheten av en seilas. Jeg vil deretter ta for meg mer spesielle begrensninger på dis-

---

<sup>47</sup> Clyde&Co (2012)

<sup>48</sup> Sanksjonslova §3 rammer både brudd og medvirkning til brudd på sanksjonsbestemmelsene.

<sup>49</sup> Solvang (2009) s. 262

posisjonsadgangen som kan inntas i det enkelte tidscerteparti. Det første jeg vil gjøre er imidlertid å undersøke hvorvidt det er adgang til å forplikte seg til å utføre en ulovlig seilas etter norsk rett.

### 3.1.1 Begrensninger etter norsk rett

#### 3.1.1.1 Kan bortfrakteren forplikte seg til å utføre en ulovlig seilas?

Om seilasordren strider mot en sanksjonsbestemmelse, vil utføring av seilasen være ulovlig. Spørsmålet blir om bortfrakters forpliktelse til å gjennomføre seilasen bortfaller grunnet dens ulovlighet.

For at bortfrakter skal være forpliktet til å gjennomføre en seilas, må avtalen forpliktelsen har grunnlag i være rettslig bindende. Etter norsk rett vil ikke en avtale være rettslig bindende dersom den ikke kan gjennomføres ved domstolenes hjelp.<sup>50</sup>

I henhold til Norske Lov (NL) 5-1-2 skal alle avtaler holdes såfremt de "ikke er imod Loven eller Ærbarhed". Dette betyr imidlertid ikke at enhver lovstridig avtale vil være ugyldig og dermed må settes til side. Bestemmelsen kan med andre ord ikke tolkes antitetisk. Dette ble slått fast i Rt. 1993 s. 312, som omhandlet spørsmålet om hvorvidt debitor var forpliktet til å betale sin gjeld til et meglerfirma når meglerfirmaet hadde gitt ham kreditt i strid med kredittforbudet i verdipapirhandelloven § 25. Retten tok her utgangspunkt i at det ikke gjelder noen alminnelig regel om at en avtale med lovstridig innhold er uten virkning mellom partene og uttalte at spørsmålet i stedet måtte avgjøres ved en tolkning av den enkelte lov, hvor også enkelte momenter av mer generell karakter måtte vektlegges – herunder om reelle hensyn tilsa at lovovertrедelsen skulle få slik virkning.

I Rt. 2004 s. 1582 som omhandlet spørsmålet om en avtale om "penger under bordet" var ugyldig etter NL 5-1-2, la Høyesterett vekt på at det forelå brudd på regler som skulle iva-

---

<sup>50</sup> Woxholth (2012) s. 23.

reta viktige samfunnshensyn. I tillegg ble det pekt på at også reelle hensyn tilsa at avtalen skulle kjennes ugyldig.

Hvor norske myndigheter iverksetter en sanksjon, vil dette gjøres i forskrifts form. Ettersom forskriftene vil ha hjemmel i formell lov, sanksjonslova § 1, i tillegg til at forskrifter omfattes av den tradisjonelle forståelse av lovsbegrepet, vil sanksjonene vedtatt av regjeringen regnes som "lov" i denne sammenheng.<sup>51</sup>

I henhold til Forskrift om sanksjoner og tiltak mot Iran § 11, er det forbudt å importere råolje til Norge dersom den har opprinnelse i Iran eller er eksportert fra Iran. Om befrakter beordrer bortfrakter til å transportere slik olje til Norge, vil seilasen således stride mot "Loven". Spørsmålet blir etter dette hvorvidt befrakter kan få fullbyrdelsesdom på en slik handling hvor bortfrakter nekter å gjennomføre den. Dette vil som nevnt avhenge av en tolkning av den enkelte lovbestemmelse hvor også enkelte andre momenter av generell karakter vektlegges.

Ettersom hovedhensynet bak forbudene sanksjonsforskriften fastsetter er å beskytte den vestlige verden mot Irans mulige anskaffelse av atomvåpen, vil forskriften, i likhet med de relevante reglene i Rt. 2004 s. 1582, ivareta viktige samfunnshensyn. Dette taler for at avtaler i strid med sanksjonsforskriften skal anses ugyldige slik at befrakter ikke kan få fullbyrdelsesdom på handlingen. Videre ville det være svært uheldig om ordre om å utføre de forbudte seilasene skulle kunne håndheves ved domstolenes hjelp. Reelle hensyn taler dermed også for ugyldighet i en slik situasjon.

Konklusjonen vil etter dette måtte bli at fullbyrdelsesdom vil være utelukket grunnet ugyldighet. Det er imidlertid ikke dermed sagt at hele avtalen kjennes ugyldig. Også delvis ugyldighet kan være en løsning etter bestemmelsen. For at en avtale skal kjennes delvis

---

<sup>51</sup> Helset og Stordrange (1998) s. 127



ugyldig er det et vilkår at avtalen må inneholde flere ytelser og at ugyldigheten bare "kleber ved" en eller noen av disse.<sup>52</sup>

I et tilfelle som dette, vil ugyldigheten bare "klebe ved" seilaser som vil være ulovlige etter norsk rett. Det vil derfor ikke være grunn til å kjenne hele avtalen ugyldig. Som et resultat vil altså avtalen være ugyldig for de deler av den som tillater seilaser som vil stride med norsk lov, slik at bortfrakter vil kunne nekte å utføre slike seilasordre.

Ettersom anvendelse av en stats lovbestemmelser på en avtale avhenger av om det er denne stats rett som regulerer avtalen, vil NL 5-1-2 bare komme til anvendelse hvor norsk rett regulerer certepartiet, enten dette følger av en lovvalgsklausul eller av en vurdering av den internasjonale privatrett. I andre tilfeller må bortfrakter støtte seg på andre nektelsesgrunnlag.

#### 3.1.1.2 Sjølovens regulering

I henhold til sjøloven § 321 (4), vil sjølovens regler gjelde når norsk rett kommer til anvendelse. Slik tilknytning til norsk rett vil i praksis forekomme gjennom en lovvalgsklausul inntatt i certepartiet.<sup>53</sup>

Tidsbefraktning reguleres av sjølovens kapittel 14 IV. Hovedregelen om befrakterens disposisjonsrett over skipet, følger av lovens § 378 (1):

Tidsbortfrakteren skal i befraktningsperioden utføre de reiser som tidsbefrakteren i samsvar med befraktningsavtalen krever.

Det er altså det enkelte certeparti som setter utgangspunktet for de ordrene befrakteren kan gi, og så lenge befrakteren overholder partenes avtale er det han som har den kom-

---

<sup>52</sup> Woxholth (2012) s. 240.

<sup>53</sup> Solvang (2011)

mersielle ledelse over skipet. Et unntak fra denne hovedregel følger imidlertid av bestemmelsens annet ledd:

Tidsbortfrakteren plikter likevel ikke å utføre en reise som utsetter skipet, personer om bord eller lasten for fare som følge av krig, krigsliknende forhold, is eller annen fare eller vesentlig ulempe som tidsbortfrakteren ikke med rimelighet kunne regne med på avtaletiden.

Bestemmelsen gjør et innhugg i befrakterens disposisjonsfrihet for å sikre skipets, mannskapets og lastens sikkerhet. I tillegg inneholder bestemmelsen et forbud mot å utsette disse interessene for vesentlige ulemper. I vår sammenheng er det nettopp alternativet "vesentlig ulempe" som er særlig aktuelt. Vi må her ta stilling til hvorvidt det å utsette "skipet, personer om bord eller lasten" for straffansvar som følge av brudd på en økonomisk sanksjon, vil utgjøre en "vesentlig ulempe" i sjølovens forstand.

Som allerede nevnt vil følgene av å handle i strid med en økonomisk sanksjon variere. Et ytterpunkt vil her være USAs strenge reaksjoner ved brudd på sanksjonene mot Iran. I henhold til ITSR § 560.701 (a) (2) vil brudd på det amerikanske forbudet mot å handle med Iran kunne medføre bøter opp til \$1.000.000 og fengselsstraff på opptil 20 år. Også brudd på Norges sanksjoner kan få alvorlige konsekvenser. I henhold til sanksjonslova § 3, vil forsettlig brudd eller medvirkning til brudd på sanksjonene gitt i medhold av loven, kunne straffes med bøter eller fengsel i inntil 3 år, eller begge deler. Hva gjelder EUs sanksjoner vil det være opp til det enkelte medlemsland hvilke konsekvenser et brudd på sanksjonsregimet skal få. Selv om sanksjonene er vedtatt sentralt, må de implementeres i nasjonal lovgivning for å kunne håndheves. Som i Norge og USA er det imidlertid vanlig at brudd vil kunne medføre straffansvar i form av både fengselsstraff og store bøter.

Det kan ikke være tvilsomt at den straff brudd på sanksjonene kan medføre oppfyller sjølovens krav til "vesentlig ulempe". Om befrakter i strid med sanksjonene, for eksempel beordrer skipet til å frakte råolje fra Iran, vil vilkåret være oppfylt.

I tilfeller hvor den aktuelle sanksjon ikke håndheves, vil løsningen imidlertid kunne bli en annen. I slike tilfeller vil ikke bortfrakter utsettes for noen "vesentlig ulempe", slik at lovens vilkår ikke vil være oppfylt. Det kan videre stilles spørsmål ved om det må settes som vilkår for en sanksjons relevans i denne sammenheng at dens vedtakelse må ha vært rettmessig. I punkt 1.2.1.3 nevnte jeg at den alminnelige oppfatning er at USA ikke har folkerettslig grunnlag for sin ekstraterritoriale sanksjonslovgivning. Det kan på denne bakgrunn hevdes at disse sanksjonene ikke bør få betydning for vurderingen av bortfrakters nektelsesrett etter norsk rett. Etter min mening bør spørsmålet om lovgivningens folkerettslige rettmessighet ikke ha betydning for denne vurderingen. Uavhengig av sin folkerettslige gyldighet vil sanksjonene i realiteten utsette bortfrakteren for å få sine eiendeler i USA fryst og å bli utestengt fra det amerikanske markedet. På dette grunnlag er min mening at vilkåret om "vesentlig ulempe" må være oppfylt selv om vedtakelsen av sanksjonene er kritikkverdig.

At seilasordren medfører en "vesentlig ulempe" er imidlertid ikke tilstrekkelig i seg selv til å gi bortfrakter rett til å nekte utføring av seilasordren. I henhold til lovens ordlyd er det et tilleggsvilkår at tidsbortfrakteren ikke med rimelighet kunne regne med ulempen på avtaletiden.

Som en følge av dette tilleggsvilkåret vil bortfrakter, uavhengig av om befrakters seilasordre utsetter skipet for en "vesentlig ulempe", ikke rettmessig kunne nekte befrakters ordre om han har utvist uaktsomhet vedrørende beskrivelsen av fartsområdet i certepartiet. I et slikt tilfelle vil bortfrakteren kunne holdes erstatningsansvarlig for det tap befrakteren led som følge av nektelsen. Hvor bortfrakteren gjennom sin uaktsomhet har forledet befrakter til å tro at han vil kunne utføre den aktuelle seilasen, virker dette som en fornuftig regel. Hvor dette ikke har vært tilfelle, men befrakter derimot har spekulert i

at bortfrakter ikke har vært klar over de relevante sanksjonene ved avtaleinngåelsen, kan det imidlertid tenkes at sjøloven vil tolkes innskrenkende til fordel for bortfrakter.

Hvor strenge krav som stilles til bortfrakters aktsomhet gir hverken lovteksten eller forarbeidene svar på. Det kan imidlertid ikke være tvilsomt at hvilke krav man med rimelighet kan stille til bortfrakter vil variere fra sak til sak. Hvor det allerede foreligger økonomiske sanksjoner mot et land og bortfrakter på tross av dette ikke avgrenser skipets fartsområde mot denne staten, vil nok aktsomhetskravet, som den klare hovedregel, ikke være oppfylt. Et unntak fra dette vil kunne være om sanksjonene utvides etter certepartiinngåelsen og det er gjennom denne utvidelsen skipet rammes. Et tvilstilfelle vil kunne foreligge hvor den aktuelle staten har blitt truet med iverksettelse av restriksjoner om den ikke endrer sin politikk. Hvor det kan sies å være en mulighet for at befrakter vil ønske å seile til denne staten og bortfrakter ikke tar noe forbehold mot slike seilaser i certepartiet, vil dermed bortfrakters nektelsesadgang etter sjøloven kunne gå tapt. I henhold til sjølovens regler vil bortfrakter således ikke, med sin rett i behold, for eksempel kunne nekte en ordre om å frakte råolje fra Iran til USA dersom slike seilaser ikke er unntatt gjennom certepartiet og dette ble inngått etter at sanksjonene mot Iran ble iverksatt.

Som nevnt uttales det i sjøloven § 378 (1) at bortfrakter bare er forpliktet til å utføre de reiser som befrakteren i samsvar med avtalen krever. På denne bakgrunn er det av stor betydning å gå gjennom certepartiet for å finne ut om avtalen medfører innskrenkninger eller utvidelser av bortfrakters nektelsesadgang. I det følgende vil jeg derfor ta for meg unntak fra befrakters disposisjonsrett som vanligvis inntas i tidscertepartier.

### 3.1.2 Begrensninger i standardcertepartiene

I tillegg til sjølovens begrensninger, setter ethvert tidscerteparti egne begrensninger for befrakters disposisjonsrett over skipet. Formålet med slike klausuler er å begrense den, i utgangspunktet, ubegrensede frihet befrakter har til å beordre skipet til å frakte hva han vil hvor han vil.<sup>54</sup> For enkelhetsskyld kan vi dele opp standardcertepartiens begrensninger i to kategorier: klausuler som regulerer hvor skipet kan seile, altså fartsområdebegrensninger, og klausuler som regulerer hva slags last befrakter kan kreve at skipet transporterer.<sup>55</sup> I det følgende skal jeg først gjøre rede for de geografiske begrensningene standardcertepartiene setter, for så å ta for meg begrensningene knyttet til lastens karakter.

#### 3.1.2.1 Fartsområdebegrensninger

Fartsområdebegrensninger er den vanlige benevnelsen på de geografiske grensene partene setter på befrakters disposisjonsfrihet. Dersom befrakteren beordrer skipet til en havn som ikke omfattes av certepartiets fartsområde, har bortfrakteren rett til å nekte utføring av seilasen. Hvilke områder som er unntatt befrakters fartsområde er gjenstand for forhandlinger i den enkelte avtale og varierer således fra certeparti til certeparti. I enkelte certepartier settes det relativt få begrensninger, for eksempel kan fartsområdet fastsettes til "world wide trading". I disse tilfellene vil det imidlertid som oftest være inntatt særlige begrensninger slik at skipet ikke skal kunne beordres til krigsområder, land som det internasjonale samfunn har iverksatt økonomiske sanksjoner mot, og andre områder hvor det medfører en vesentlig risiko å seile.

En annen måte å begrense skipets fartsområde på er begrunnet i faren for tap av forsikringsdekning. Mange certepartier inneholder klausuler hvor fartsområdet er formulert ut fra ønsket om at skipet hele tiden må være innenfor det geografiske området skipets kaskopolise gjelder for. Et eksempel på dette finner vi i Shelltime 4 klausul 4 (a). Etter denne klau-

---

<sup>54</sup> Time Charters s. 133

<sup>55</sup> L.c

sulen tillates skipet å seile "in any part of the world ... subject to the limits of the current British Institute Warranties and any subsequent amendments thereof." Lignende klausuler finner vi i en rekke andre standardcertepartier.<sup>56</sup>

Som nevnt i punkt 3.1, vil brudd på en økonomisk sanksjon kunne få konsekvenser for alle som har vært involvert i den aktuelle avtalen, deriblant forsikringsselskaper. Et eksempel på dette finner vi i artikkel 11 (1) (d) og 12 (2) i EU Council Regulation 267/2012. Etter disse artiklene vil det være forbudt for forsikringsselskaper å gi forsikringsdekning til selskaper i forbindelse med seilaser hvor det transporteres råolje eller petroleumsprodukter med opprinnelse i Iran. Ettersom brudd på disse reglene vil kunne medføre illeggelse av sanksjoner og disse kan gi store negative økonomiske konsekvenser for forsikringsselskapene, for eksempel utelukkelse fra dollartransaksjoner, vil forsikringsselskapene inkorporere en klausul i forsikringsavtalen som sier at frakt av slike produkter vil gi forsikringsselskapene rett til å terminere forsikringsavtalen.<sup>57</sup>

Hvor det sanksjonsutsatte området ikke er unntatt certepartiets fartsområde må man ta stilling til hvorvidt det foreligger andre rettslige grunnlag for begrensninger i befrakterens disposisjonsrett. En mulighet vil her kunne være å se på begrensninger i anledning lastens art.

### 3.1.2.2 Begrensninger knyttet til lastens karakter

#### 3.1.2.2.1 *Lawful merchandise in lawful trades*

De aller fleste tidscertepartier har den begrensning at det gjennom certepartiet bare skal fraktes lovlige handelsvarer. I klausul 2 av Baltime 1939 heter det for eksempel: "The Vessel shall be employed in lawful trades for the carriage of lawful merchandise."<sup>58</sup>

---

<sup>56</sup> F.eks. Intertanktime 80 klausul 5, Gentime klausul 2 (a) og ShellLNGTime 1 klausul 4 (a).

<sup>57</sup> EU Measures Against Iran FAQs

<sup>58</sup> Lignende ordlyd finner vi bl.a. i Shelltime 4 klausul 4 (a) og Gentime klausul 3 (a)

I en engelsk sak som angikk situasjonen hvor skipet "Greek Fighter" hadde blitt satt i arrest som følge av brudd på FNs oljesanksjoner og senere ble konfiskert og solgt, oppsto det spørsmål om tidsbortfrakter kunne kreve tidsbefrakter for sitt tap. Certepartiet, som var inngått på Shelltime 4-formularet, inneholdt en "lawful merchandise"-begrensning i klausul 4. Av klausulens bokstav (a) fulgte det:

Owners agree to let and Charterers agree to hire the vessel for a period of ... commencing from the time and date of delivery of the vessel for the purpose of carrying all lawful merchandise (subject always to clause 28) including in particular ...

I certepartiets klausul 28 var det fastsatt følgende:

"No voyage shall be undertaken, nor any goods or cargoes loaded, that would expose the vessel to capture or seizure by rulers or governments".

Ettersom retten fant det bevist at den lastede oljen var smuglergods, var lasten ikke "lawful" i certepartiets forstand. Retten uttalte følgende om kravet til lovlige handelsvarer:

[T]he charterer is taken to warrant the lawfulness of the cargo and not merely [to give] an undertaking ... that the cargo is lawful to the best of his belief. ... The shipowner [shall be] put into the position where he can rely on the charterer, who, it can be anticipated, has access to all relevant information, to ensure that the cargo which the vessel is required to load will not expose the shipowners to loss due to the vessel being detained or fined or otherwise delayed on account of a breach of the local law. In other words, this is an absolute warranty.<sup>59</sup>

---

<sup>59</sup> Greek Fighter [2006] 1 Lloyd's Rep. Plus 99

Selv om det altså er befrakteren som, partene i mellom, er ansvarlig for at varene han beordrer bortfrakter å transportere er lovlige, vil bortfrakter, forutsatt at han er pliktsubjekt etter de relevante forbud, fortsatt være ansvarlig overfor myndighetene om skipet handler i strid med sanksjoner. Hvor skipets handlinger utsetter bortfrakter for fengselsstraff eller utestengelse fra viktige markeder, vil nok ikke garantien befrakter gir være tilstrekkelig til å dekke bortfrakters ikke-økonomiske tap.

Hvorvidt varene befrakter ønsker fraktet er lovlige eller ikke kan være gjenstand for diskusjon. For å kunne avgjøre lovlighetsspørsmålet må man først ta stilling til hvilke staters og organisasjoners regler rettslovligheten skal bedømmes etter. For det første må det være klart at handelsvarene ikke vil være lovlige dersom lastingen av dem medfører brudd på lovgivningen i lastehavnen eller om lossing ved de forhåndsbestemte lossehavnene vil være forbudt etter disses rett.<sup>60</sup> Om et land for eksempel har iverksatt et forbud mot innførsel av hvalolje, må dette naturligvis respekteres. Bortfrakter kan ikke være forpliktet til å medvirke til smugling.<sup>61</sup>

I teorien er det hevdet at varene også må være lovlige etter skipets flagglov, altså at varene må være lovlige etter lovene i det land skipet er registrert. Videre hevdes det at varene må være lovlige etter den stats rett som regulerer certepartiet, certepartiets "governing law".<sup>62</sup> Grunnlaget for disse anførselene gjør ikke teorien rede for. Bakgrunnen for at skipets flaggstats regler skal ha innvirkning på lovligheten synes imidlertid å være at skipet vil være underlagt flaggstatens jurisdiksjon. Om skipet handler i strid med denne statens sanksjoner, vil dette, avhengig av sanksjonenes karakter, kunne få direkte følger for skipets mulighet til å gjennomføre certepartiet.

---

<sup>60</sup> Time charters s. 179

<sup>61</sup> Michelet (1997) s. 88

<sup>62</sup> Time Charters (2008) s. 179, Michelet (1997) s. 89.



Når det gjelder relevansen av certepartiets "governing law", synes denne å bero på om bortfrakter vil kunne dømmes til å handle i strid med dennes regler. Hvor befrakter ikke kan få fullbyrdelsesdom på at bortfrakter skal gjennomføre seilasen, vil dette medføre at bortfrakter kan nekte å utføre seilasen. Det vises her til drøftelsen av NL 5-1-2 i punkt 3.1.1.1. På denne bakgrunn kan det hevdes at vurderingstemaet for hvilke regelsett som er relevante for spørsmålet om lastens lovlighet er om det aktuelle regelsettet kan få en direkte innvirkning på certepartiet.

Etter folkeretten har kyststater jurisdiksjon over skip som befinner seg innenfor kyststatens indre farvann og territorialfarvann.<sup>63</sup> Det kan derfor anføres at en seilas også må være lovlig etter kyststatens regler hvor skipet seiler innenfor dette området. Ettersom skip har rett til uskyldig gjennomfart i territorialfarvannet, må dette imidlertid begrenses til tilfeller hvor skipet seiler i kyststatens indre farvann.<sup>64</sup>

Hvorvidt sanksjoner vedtatt av FNs sikkerhetsråd har innvirkning på spørsmålet om vares lovlighet er noe tvilsomt. Det kan stilles spørsmål ved om disse sanksjonene må gå veien om nasjonal lovgivning for å få innvirkning på certepartiet. Michelet påstår at dette ikke vil være nødvendig og tar til orde for at "unlawful" ikke bør vurderes strengt rettslig, men bør gis en mer kommersiell mening i denne sammenhengen.<sup>65</sup> Denne tilnærmingen virker for meg noe underlig. Hensynet bak kontraktsbestemmelsen synes å være unngåelse av reaksjoner fra myndighetene. Ettersom mange av FNs medlemsstater, deriblant Norge og Storbritannia, baserer sin rett på et dualistisk system, vil sikkerhetsrådets vedtakelse bare binde disse statene som sådanne og ikke deres borgere. Av denne grunn vil en dualistisk medlemsstats rettssubjekter ikke utsettes for noen risiko ved å handle i strid med sanksjonene. På denne bakgrunn mener jeg at de beste hensyn taler for at sikkerhetsrådets sanksjoner ikke automatisk bør få innvirkning på spørsmålet om en vares lovlighet. Etter min

---

<sup>63</sup> Havrettskonvensjonen art. 2

<sup>64</sup> Havrettskonvensjonen art. 17

<sup>65</sup> Michelet (1997) s. 89

mening må løsningen avhenge av hvorvidt de relevante rettssystemene er basert på et dualistisk eller monistisk system. Hvor monistiske staters rettssystem får anvendelse, slik at folkeretten anses som en integrert del av den interne retten, vil sanksjonene selvfølgelig få innvirkning på lovligheten.<sup>66</sup> Derimot kreves implementering i nasjonal rett hvor de relevante rettssystemer er basert på et dualistisk system. Etter dette vil sikkerhetsrådets sanksjoner, etter min mening, aldri få direkte virkning på certepartier, de vil kun få indirekte virkning gjennom den enkelte stats lovgivning.

Etter å ha gjort rede for hvilke staters og organisasjoners sanksjoner som vil være relevante i forbindelse med det aktuelle certepartiet, må man ta for seg det enkelte rettssystemets sanksjonsregime for å finne ut hvorvidt bortfrakter vil ha adgang til å nekte befrakters seilasordre.

Det kan undertiden være svært utfordrende å klargjøre hvorvidt varene er lovlige. Hvor det er tvil om en lasts lovlighet, vil det ofte oppstå bevissspørsmål. I slike situasjoner må man ta stilling til hvem av partene som skal måtte bære bevisbyrden og tolkningsrisikoen for sanksjonsreglene.

Utgangspunktet i et tidscerteparti er at befrakteren overtar disposisjonsretten over skipets lastekapasitet og dermed kan beordre skipet til å frakte hvilke varer han vil hvor han vil. Denne friheten begrenses gjennom ulike klausuler i certepartiet. På den måten vil befrakters disposisjonsrett være positivt avgrenset. I en slik sammenheng vil det være naturlig å pålegge bortfrakteren bevisbyrden for at unntakene fra hovedregelen får anvendelse. I den allerede omtalte saken angående skipet "Greek Fighter", som var oppe for engelske domstoler, uttalte imidlertid retten at det var befrakters oppgave å garantere for lastens lovlighet. Ifølge retten skulle bortfrakteren stilles i en posisjon hvor han kunne stole på at befrakteren sørget for at varene skipet transporterte ikke ville utsette han for sanksjoner i forbin-

---

<sup>66</sup> Nederland er her et eksempel.

delse med brudd på lokal lovgivning.<sup>67</sup> Befrakter er altså gitt risikoen for at lasten er lovlig. På dette grunnlag vil det derfor være naturlig at også bevisbyrden ved eventuell tvil om lastens lovlighet og tolkningsrisikoen for sanksjonsreglene pålegges befrakter.

Bakgrunnen for rettens utsagn var Shelltime 4 sin klausul om lovlige handelsvarer. Da jeg ikke kan se at denne skiller seg nevneverdig fra lignende klausuler i andre standardcertepartier, må samme regel gjelde etter disse.

Også såkalte "dual use"-varer kan gjøre det utfordrende å klargjøre hvorvidt en last er lovlig eller ikke. Dette er varer som kan benyttes i både sivile og militære hensikter. Transport av slike varer til militært bruk vil ofte være ulovlig, mens den vil kunne være lovlig dersom varene benyttes til sivile formål. Hvor ting tyder på at varene kan bli brukt til militære formål, vil forbudet vanligvis inntre.<sup>68</sup>

Enkelte slike "dual use"-varer vil imidlertid være ulovlige uavhengig av den bruk de faktisk er tiltenkt. Eksempler på dette finner vi bl.a. i EUs og USAs omfattende sanksjoner mot Iran. Disse sanksjonene innfører et generelt forbud mot eksport av et stort antall "dual use"-varer.<sup>69</sup> Eksport av varer til Iran som potensielt kan bidra til landets utvikling av atomvåpen, vil for eksempel være ulovlig uavhengig av varenes faktiske bruksområde.

Spesielle problemer kan oppstå hvor en ulovlighet oppstår som følge av en sanksjon som iverksettes etter at lasten allerede er om bord og skipet har påbegynt seilasen. Et sentralt spørsmål i en slik situasjon er hva som skal skje med lasten som nå er blitt ulovlig. I litteraturen antas det at bortfrakter her må etterkomme befrakters ordre om å losse i en annen havn, og det selv om konnossementene ikke tilveiebringes.<sup>70</sup> Dette virker som en naturlig

---

<sup>67</sup> Greek Fighter [2006] 1 Lloyd's Rep. Plus 99

<sup>68</sup> Standard Bulletin, December 2010 Sanctions special edition, s. 7

<sup>69</sup> Council decision 2007/140/CFSP art. 1 og ITSR § 560.206

<sup>70</sup> Michelet (1997) s. 90

løsning ettersom befrakter tross alt har disposisjonsretten over skipet. Bortfrakter vil fortsatt være forpliktet til å følge befrakters seilasordre så lenge disse holder seg innenfor certepartiets rammer. Hva gjelder ansvaret for eventuelle krav som vil kunne oppstå som en følge av omdirigeringen vil imidlertid bortfrakter uansett ha krav på å bli holdt skadesløs av befrakter.<sup>71</sup> Det er imidlertid viktig å være oppmerksom på at spørsmålet angående lastens skjebne i en slik situasjon kan være regulert i en annen av certepartiets klausuler. Se for eksempel løsningen etter BIMCOs sanksjonsklausul under pkt. 3.1.3.1.

Som nevnt over, vil det amerikanske sanksjonsregimet kunne få anvendelse uavhengig av aktørenes tilknytning til USA. Dette vil imidlertid ikke automatisk medføre at varer i strid med amerikansk sanksjonslovgivning anses ulovlige etter certepartiet og dermed gir bortfrakter nektelsesadgang. Dersom ikke amerikansk rett har direkte innvirkning på certepartiet vil bortfrakter her måtte gå veien om andre unntak fra befrakters disposisjonsrett for å kunne nekte seilasordren.

Ettersom hensynet bak bestemmelsene synes å være å unngå reaksjoner fra myndighetene, kan det anføres at et vilkår for nektelsesadgangen må være at sanksjonene faktisk håndheves. Da befrakter er gitt risikoen for lastens lovlighet, antar jeg at bevisbyrden hva gjelder sanksjonenes håndhevelse også må legges på befrakteren.

#### *3.1.2.2.2 Exception clause*

Force majeure vil også kunne tenkes å sette begrensninger på befrakters disposisjonsrett. Force majeure blir tradisjonelt definert som utenfrakommende, ekstraordinære og for partene upåregnelige begivenheter som forhindrer oppfyllelse av deres kontraktsfestede forpliktelser.<sup>72</sup> Tre vilkår kan utledes fra denne definisjonen. For det første må den kontraktsmessige forpliktelsen være forhindret av en hendelse av en viss karakter. For det andre må hendelsen være uforutsett på kontraktsinngåelsestidspunktet, og for det tredje må den be-

---

<sup>71</sup> Michelet (1997) s. 90

<sup>72</sup> Hagstrøm (2011) s. 278

rørte parten ikke ha hatt mulighet til å unngå eller overkomme hendelsen eller dens konsekvenser ved hjelp av rimelig innsats. Hvor disse vilkårene er oppfylt og forholdet påberopes av en av partene, vil partenes oppfylleelsesplikt suspenderes, hvilket innebærer at bortfrakter ikke er forpliktet til å utføre befrakters ordre.

Eksempler på hendelser som vil kunne oppfylle vilkårene er krig, opprør, blokader, jordskjelv, brann, streik og lock-out. Hva som til syvende og sist utgjør force majeure beror imidlertid på en tolkning av den enkelte avtale. Unntakene for force majeure inntas gjerne i standardcertepartiens generelle unntaksklausul, ofte kalt "exception clause". Disse klausulene gir både bortfrakter og befrakter ansvarsbeskyttelse overfor den andre parten når hendelser nevnt i klausulen hindrer eller forsinker kontraktsmessig oppfyllelse. Unntakene vil imidlertid ikke beskytte partene mot ansvar dersom partene har medvirket til hindringen ved uaktsomhet.

For å avgjøre hvorvidt en sanksjon medfører force majeure og dermed gir bortfrakter rett til å nekte befrakters seilasordre, vil man måtte undersøke certepartiets bestemmelser og tolke disse. I det følgende skal jeg gjøre rede for reguleringen av force majeure i noen forskjellige standardtidscertepartier.

I klausul 27 (a) i Shelltime 4 er det inntatt følgende unntak for force majeure:

Further, neither the vessel, her master or Owners, nor Charters shall, unless otherwise in this charter expressly provided, be liable for any loss or damage or delay or failure in performance hereunder arising or resulting from act of God, act of war, seizure under legal process ... or restraints of princes, rulers and people.

Lignende formulering finner vi i en rekke andre standardcertepartier.<sup>73</sup> Certepartiene opererer med en vidstrakt bruk av standardbegreper i disse klausulene. Enkelte av disse begrepene, for eksempel "act of God" og "restraint of princes, rulers and people", har fått en slik fast og kjent betydning i bransjen at de inntas i certepartier på tross av at begrepene i seg selv ikke gir noen særlig god informasjon om deres innhold.

Hva gjelder økonomiske sanksjoners begrensning på befrakters disposisjoner, vil unntaket for "Restraint of Princes, Rulers and People" være av særlig interesse. Dette er et unntak man finner i de fleste standardcertepartiens unntaksklausuler. Unntaket fritar partene for ansvar hvor et inngrep fra statlige myndigheter, eller risiko for slike, hindrer eller vanskeliggjør deres mulighet til å oppfylle forpliktelsene i henhold til certepartiet. De relevante inngrepene kan dreie seg om handelsrestriksjoner, tiltak i overensstemmelse med toll- eller karanteneforskrifter, tiltak for å beskytte statlig eiendom eller tiltak grunnet politiske årsaker.<sup>74</sup>

Fysisk maktbruk er ikke nødvendig for at dette unntaket skal komme til anvendelse. Det som kreves er en overhengende fare for maktbruk. I *Rickards v. Forestal*, hadde eieren av et tysk skip handlet i overensstemmelse med tyske myndigheters ordre om å senke skipet sitt utenfor Færøyene for å unngå at det skulle tas i arrest av et britisk krigsskip.<sup>75</sup> Lord Wright uttalte følgende:

there may be a restraint, though the physical force of the state, addresses to a subject of that state, acting with compelling force on him, decisively exacting his obedience and requiring him to do the act which effectively restrains the goods.<sup>76</sup>

---

<sup>73</sup> ShellLNGTime 1 klausul 29 (a), Gentime klausul 19, Supplytime 2005 klausul 32 og Intertanktime 80 klausul 28.

<sup>74</sup> Time Charters s. 505

<sup>75</sup> Girvin (2007) s. 374

<sup>76</sup> *Rickards v. Forestal* [1942] A.C. 50 på side 81.

Unntaket vil også kunne komme til anvendelse hvor skipet er utenfor jurisdiksjonen til den stat som utøver restriksjonen. Et vilkår for dette er imidlertid at bortfrakter må befinne seg i den aktuelle staten og være underlagt dennes jurisdiksjon. Dette var tilfellet i *Furness Withy v. Banco*. I denne saken hadde svenske eiere chartret bort et skip til en britisk befrakter for en periode på seks måneder i 1916 med fartsområde "United Kingdom, Continent (Dunkirk, Sicily limits)". Etter at skipet hadde utført en seilas til Italia, nektet de svenske eierne befrakter å foreta en ny seilas. Begrunnelsen for dette var ny svensk lovgivning som gjorde det ulovlig å la skipet gå i handelsfart utenfor svenske farvann. Certepartiet inneholdt et unntak for "restraint of princes". Dommeren, Bailhache, J., uttalte at selv om skipet var utenfor svenske domstolars jurisdiksjon, var skipets eiere innenfor. Eierne var således beskyttet gjennom unntaket for "restraint of princes".<sup>77</sup>

Av teorien hevdes imidlertid at unntaket fra oppfylleelsesforpliktelsen ikke kommer til anvendelse hvor restriksjonen oppsto som en følge av forhold som eksisterte på certepartiinngåelsestidspunktet og som den part som ønsker å benytte seg av unntaket kjente eller burde kjenne til.<sup>78</sup> Dette kan imidlertid ikke tas helt bokstavelig ettersom en slik løsning ville medført at certepartiet måtte forby seilaser til alle land som står i fare for å bli rammet av sanksjoner. Et vilkår for at et slikt forhold skal kunne hindre anvendelsen av unntaket, må derfor være at befrakters ønske om å foreta den aktuelle seilasen var forutseelig på avtaleinngåelsestidspunktet.

Som nevnt vil spørsmålet om en sanksjon medfører force majeure og dermed gir bortfrakter rett til å nekte befrakters seilasordre, bero på en tolkning av det enkelte certeparti. At certepartiet ikke inneholder et unntak for "restraint of princes" vil dermed ikke nødvendigvis innebære at nektelsesrett ikke tilkjennes.

---

<sup>77</sup> *Furness Withy v. Banco* [1917] 2 K.B. 873.

<sup>78</sup> *Time Charters* s. 506

### *3.1.2.2.3 Responsibility and Exemption Clause*

Baltim 1939 inneholder ikke en egen "exception clause" som gir partene anledning til å suspendere sin ytelse i visse tilfeller. I stedet reguleres partenes forpliktelser og eventuelle fritak for disse gjennom en generell ansvars klausul i certepartiets klausul 12.

Klausulen tar for seg hvem av partene som skal holdes ansvarlig for bestemte typer tap. Selv om klausulen ikke gir partene noen direkte rettigheter, kan det sies at partene gis enkelte indirekte rettigheter gjennom ansvarsfordelingen klausulen oppstiller. Om bortfrakter ikke vil være ansvarlig for tap som følge av en seilasnektelse, vil dette innebære at han kan nekte seilasen uten at dette vil få noen direkte konsekvenser for han. På denne måten kan det sies at bortfrakter gis en indirekte rett til å nekte befrakters seilasordre. Det avgjørende for nektelsesadgangen vil derfor være hvem av partene som vil måtte bære tapet en nektelse medfører.

I henhold til klausulens første punktum annet alternativ vil bortfrakter være ansvarlig for tidstap hvor dette skyldes hans eget eller hans managers mislighold av avtalen. Ettersom bortfrakter som utgangspunkt er forpliktet til å utføre befrakters seilasordre, jf. punkt 2.2, vil en seilasnektelse medføre mislighold slik at han kan holdes ansvarlig for det eventuelle tidstap seilasnektelsen måtte medføre. Unntak fra dette utgangspunktet har vi hvor bortfrakter har blitt utrustet med nektelsesrett gjennom en annen av certepartiets klausuler. Klausulen vil etter dette bare holde bortfrakter ansvarsfri for tap grunnet en seilasnektelse hvor retten for nektelsen følger av en annen av certepartiets bestemmelser. Baltim-certepartiets klausul 12 vil etter dette ikke gi bortfrakter selvstendig grunnlag for å nekte en seilasordre.



### 3.1.3 Begrensninger i spesialklausuler

Som en følge av det stadig økende antall og omfang av økonomiske sanksjoner, er det blitt mer aktuelt for deltakere i internasjonal handel å regulere risikoen for at sanksjoner forhindrer rettmessig oppfyllelse av avtalen. Slik regulering blir da også i økende grad inntatt i avtaler angående befraktning av skip.

Ettersom risikoen for sanksjoner ikke er særskilt regulert i standardcertepartier, har det blitt ansett nødvendig å utferdige spesialklausuler for å regulere sanksjonsrisikoen. Som en følge av etterspørsel fra næringen og for å tilpasse certepartiene til den nye ordlyden i P&I forsikringsvilkårene, har INTERTANKO og BIMCO utviklet hver sin sanksjonsklausul. I det følgende skal jeg gjøre rede for deres respektive regulering av økonomiske sanksjoner som hinder for rettmessig oppfyllelse av certepartiet.

#### 3.1.3.1 BIMCO Sanctions Clause for Time Charter Parties

I samarbeid med International Group of P&I Clubs, utarbeidet BIMCO en sanksjonsklausul for tidscertepartier i 2010. Bakgrunnen for arbeidet med klausulen var den vestlige verdens iverksettelse av nye og mer omfattende sanksjoner mot Iran. Målet med klausulen var å utstyre skipseiere med det nødvendige verktøy til å vurdere og handle hvor tidsbefracters seilasordre kan utsette fartøyet for sanksjonsrisiko. Klausulen gir av den grunn bortfrakter rett til å nekte befracters seilasordre hvor oppfyllelse av ordren, "in the reasonable judgment of the Owners", vil utsette skipet, eierne, managere, mannskap eller skipets forsikringsselskap for en sanksjon eller forbud iverksatt av "any State, Supranational or International Governmental Organisation." Vurderingstemaet er altså hvorvidt risikoen for sanksjoner er nærliggende etter eierens "reasonable judgment".

##### 3.1.3.1.1 *"Reasonable judgment"*

Hva som skal til for at vilkåret om "reasonable judgment" i BIMCOs sanksjonsklausul skal være oppfylt, er foreløpig ikke avklart. Grunnen til dette er at klausulen er relativt fersk og per tidspunkt ikke har vært gjenstand for rettslig prøvelse. Referansen til bortfracters utøvelse av "reasonable judgment" som et vilkår for seilasnektelse, følger imidlertid tilnærmingen BIMCO har etablert gjennom klausuler som regulerer bl.a. risikoen for piratangrep

og krigsrisiko.<sup>79</sup> Disse klausulene har imidlertid heller ikke vært gjenstand for prøvelse i norske domstoler, engelske domstoler har derimot behandlet et par saker hvor klausulene har vært sentrale.

I saken angående skipet "Triton Lark", hadde befrakter i et tidscerteparti beordret skipet til å seile gjennom Suezkanalen og Adenbukta. Bortfrakter nektet å utføre denne ordren på grunn av den risiko for piratangrep en slik seilas medførte og instruerte i stedet skipet til å seile om Kapp det gode håp. Som grunnlag for nektelsen viste bortfrakter til BIMCOs krigsrisikoklausul (Conwartime), som var inkorporert i det aktuelle certepartiet. Ettersom bortfrakters manøver medførte vesentlige ekstrakostnader, ble det tvist om hvem som skulle bære ansvaret for disse. Om kravet til skipseierens "reasonable judgment", uttalte retten at dette refererte til en objektiv vurdering gjort i god tro. Videre ble det uttalt at hvis bortfrakter ikke gjør noen undersøkelser overhodet, vil konklusjonen kunne bli at han ikke hadde utført en vurdering i god tro.<sup>80</sup> I juridisk teori knyttet til sjørøveriklausulen uttales det at en nektelse bare vil være rettmessig dersom bortfrakter kan bevise at en fornuftig bortfrakter ville ha tatt den samme beslutningen under de rådende omstendighetene.<sup>81</sup>

Ettersom ordlyden i klausulene på dette området er likelydende og ivaretar de samme hensyn, nemlig at befrakter ikke skal være prisgitt den enkelte bortfrakters subjektive risikovillighet, antar jeg at uttrykket "reasonable judgment" vil ha det samme innhold i sanksjonsklausulen som i de omtalte klausuler.

#### *3.1.3.1.2 Aksept av risiko*

Den rett til å nekte en seilasordre bortfrakter har i henhold til sanksjonsklausulen kan også oppnås ved å utelukke den sanksjonsrammede stat i reguleringen av skipets fartsområde.

---

<sup>79</sup> BIMCO Piracy Clause for Time Charter Parties 2009 og BIMCO War Risks Clause for Time Charters, 2004.

<sup>80</sup> Triton Lark [2012] 1 Lloyd's Rep. 457

<sup>81</sup> Missailidis (2009)

Av denne grunn kan det med en viss tyngde argumenteres for at bortfrakter ikke skal kunne nekte en seilas til en stat innen nevnte fartsområde dersom risikoen for sanksjoner ikke har økt siden kontraktsinngåelsestidspunktet. Om det allerede på dette tidspunktet var iverksatt sanksjoner mot den aktuelle staten, kan det stilles spørsmål ved om bortfrakter burde unnatt denne fra skipets fartsområde for å beholde sin rett til å nekte å utføre seilaser dit. En manglende begrensning av skipets fartsområde vil her kunne tolkes som en aksept av den risiko seilasen medfører.

Grunnlaget for denne teorien finner vi i engelsk rettspraksis angående det lignende vilkåret i BIMCOs krigsrisikoklausul (Conwartime). I saken angående skipet "Product Star No. 2", hadde bortfrakter nektet å følge befrakters ordre om å foreta lasting i Ruwais, Abu Dhabi, ettersom en slik seilas ville innebære krigsrisiko.<sup>82</sup> Selv om vilkårene etter krigsrisikoklausulen i og for seg var oppfylt, fant retten nektelsen urettmessig. Rettens avgjørelse var begrunnet i at bortfrakter, gjennom en tolkning av certepartiet, hadde akseptert den krigsrisiko som seilas til bestemte havner og områder innebar. Som en følge av dette ville han da ikke kunne nekte en seilas til dette området om han ikke kunne påvise at krigsrisikoen i det aktuelle området hadde økt siden certepartiets inngåelse.

Som et resultat av denne avgjørelsen, ble det i teorien uttalt at bortfrakters nektelsesadgang etter Conwartime berodde på en todelt test: den første delen av testen skulle bestå av om det faktisk, etter bortfrakters "reasonable judgment", forelå en reell sannsynlighet for at man utsatte seg for krigsrisiko; mens den andre delen skulle bestå av en undersøkelse av om det hadde skjedd en økning av risikoen mellom inngåelsestidspunktet og datoen for seilasordren.<sup>83</sup> Bare hvor en slik risikoøkning forelå ville bortfrakter ha rett til å nekte seilasen.

---

<sup>82</sup> Product Star No. 2 [1993] 2 Lloyd's Rep. 397

<sup>83</sup> Mackay og Kemp (2012)

Spørsmålet om Conwartime setter et slikt vilkår var igjen oppe for den engelske High Court i juli 2012 i den såkalte *Paiwan Wisdom*-saken.<sup>84</sup> Her var det et spørsmål om befrakteren var i sin rett når han, med grunnlag i Conwartime, nektet befrakter å foreta en seilas mellom Hopping, Taiwan og Mombasa, Kenya av frykt for piratangrep. Som i *Product Star*-dommen var destinasjonen befrakter hadde beordret ikke unntatt skipets fartsområde. Befrakter hevdet derfor, i tråd med "*Product Star*"-dommen, at Conwartime bare ga bortfrakter rett til omdirigeringen om risikoen for piratangrep i området hadde økt etter inngåelsen av avtalen. Retten uttalte at faktumet i denne saken skilte seg fra faktumet i *Product Star*-saken og at dette medføre at resultatet måtte bli annerledes. I *Product Star*-saken var det klart at bortfrakter hadde akseptert risikoen ved å gå til den aktuelle havnen, og at det derfor måtte foreligge en økning av risikoen ved å gå til denne havnen før en nektelse fra bortfrakters side kunne være berettiget etter krigsrisikoklausulen. I faktumet angående *Paiwan Wisdom* var det imidlertid ingenting som tilsa at bortfrakter hadde akseptert risikoen ved å gå til Mombasa. Noen risikoøkning var derfor ikke nødvendig.

Etter "*Paiwan Wisdom*"-dommen er det nå klart at det ikke er noe generelt krav etter Conwartime om at risikoen for angrep må ha økt i tiden mellom avtaleinngåelsen og ordrenektelsen. Hvorvidt slik risikoøkning er et vilkår må etter dette vurderes fra sak til sak. Hovedmomentet vil her være hvorvidt befrakter, i forbindelse med avtaleinngåelsen, har gitt uttrykk for å ville foreta seilaser til en stat det er iverksatt sanksjoner mot, slik at det kan hevdes at bortfrakter stilltiende har akseptert slike seilaser.

Ettersom den relevante ordlyden i BIMCOs sanksjonsklausul samsvarer med ordlyden i krigsrisikoklausulen og de samme hensynene gjør seg gjeldende i klausulene, bør løsningen være den samme etter sanksjonsklausulen.

---

<sup>84</sup> *Paiwan Wisdom* [2012] EWHC 1888 (Comm)

#### *3.1.3.1.3 Hvilke staters eller organisasjoners økonomiske sanksjoner vil være relevante etter klausulen?*

Etter sin ordlyd kan sanksjoner iverksatt av "any State, Supranational or International Governmental Organisation" gi bortfrakter rett til å nekte en seilas etter BIMCOs sanksjonsklausul. I motsetning til en del andre unntak, for eksempel unntaket for ulovlige varer (se punkt 3.1.2.2.1), er klausulen dermed ikke begrenset til de staters sanksjoner som har en direkte innvirkning på certepartiet. Bakgrunnen for dette synes å være at handlinger i strid med sanksjoner vil kunne medføre risiko for partene på generell basis. Dette innebærer for eksempel at USAs omfattende sanksjonsregime vil kunne gi grunnlag for nektelse av en seilasordre selv om seilasen ikke har noe med USA å gjøre.

#### *3.1.3.1.4 Hvilken betydning har det at skipet allerede er lastet og på vei til lossehavnen ved iverksettelse av sanksjonene?*

Økonomiske sanksjoner kan iverksettes hurtig og uten nevneverdig forvarsel.<sup>85</sup> Det vil derfor være viktig å regulere hvilken betydning det vil ha om en sanksjon som rammer et skips seilas iverksettes etter at denne er påbegynt. I henhold til BIMCOs sanksjonsklausul vil bortfrakters nektelsesrett fortsatt være i behold i slike situasjoner. Hvor bortfrakter ønsker å påberope seg klausulen, må han umiddelbart gi befrakter beskjed om sin nektelse av å fortsette seilasen. Etter at slik meddelelse er gitt, plikter befrakter å skaffe en alternativ seilas for lasten innen 48 timer. Om befrakter ikke lykkes med å skaffe ny seilas innen denne fristen, vil bortfrakter ha rett til å losse lasten i en sikker havn på befrakters regning. I alle tilfeller vil skipet forbli on-hire. Hva gjelder ansvaret for eventuelle krav lastens eiere gjør gjeldende grunnet en omdirigering av skipet, er sanksjonsklausulens løsning lik den løsning Michelet har tatt til orde for i teorien: befrakter er forpliktet til å holde bortfrakter skadesløs i forbindelse med disse kravene.

---

<sup>85</sup> Se punkt 1.2

#### 3.1.3.1.5 INTERTANKOs sanksjonsklausul

INTERTANKO, en organisasjon hvis medlemmer eier majoriteten av verdens tankskipsflåte, har som BIMCO utarbeidet en standardsanksjonsklausul. Bakgrunnen for klausulen var, som for BIMCOs klausul, de omfattende sanksjonene mot å frakte olje til og fra Iran den vestlige verden har iverksatt.<sup>86</sup>

I henhold til klausulen skal enhver seilas befrakter beordrer skipet til å utføre anses ulovlig dersom den *kan* utsette bortfrakter, managere, mannskap eller forsikringsselskap for en sanksjon. I et slikt tilfelle skal bortfrakter ha rett til å nekte å utføre ordren etter eget for-godtbefinnende. Ettersom det eneste vilkåret klausulen setter for bortfrakters nektelsesad-gang er at seilasordren *kan* utsette visse personer eller selskaper for sanksjonsrisiko, er klausulen sett på som eiervennlig. Dette bør imidlertid ikke komme som noen overraskelse ettersom det nettopp er en skipseierorganisasjon som står bak klausulen.

Hvorvidt en aktuell seilasordre *kan* medføre risiko for sanksjoner vil fort kunne bli gjen-stand for tvist. Bortfraktere vil dermed kunne ønske å endre klausulen slik at det eksplisitt vil være opp til bortfrakter å avgjøre hvorvidt slik risiko foreligger. Befraktere, på den an-nen side, vil kunne ønske å endre klausulen slik at ordren faktisk *må* utsette bortfrakter for sanksjonsrisiko.<sup>87</sup>

Vurderingstemaet etter klausulen er altså hvorvidt seilasordren kan utsette visse personer for en sanksjonsrisiko. Hva som skal til for at dette vilkåret skal anses oppfylt er foreløpig uklart ettersom klausulen ikke har vært gjenstand for domstolsbehandling. INTER-TANKOs vilkår om at seilasordren kan utsette visse personer for sanksjoner, synes imidler-tid å være noe lempeligere enn vilkåret for seilasnektelse etter BIMCOs klausul, som hen-

---

<sup>86</sup> Klausulen er tilgjengelig på: <https://extranet.skuld.com/Insight/Clauses/Clause-Library/Clause-Library/INTERTANKO-Sanctions-Clause/>

<sup>87</sup> The Swedish Club (2012)

viser til en vurdering av hvorvidt risikoen for sanksjoner er nærliggende etter eierens "reasonable judgment".

Ikke alle sanksjoner vil kunne gi grunnlag for seilasnektelse etter INTERTANKOs klausul. Standardteksten begrenser seg til sanksjoner iverksatt av overnasjonale organisasjoner for statlige myndigheter og USA. Klausulen legger imidlertid opp til at listen over relevante sanksjoner kan utvides av partene slik at klausulen tilpasses det enkelte certeparti.

På samme måte som BIMCOs klausul, gir INTERTANKOs alternativ bortfrakter rett til å nekte ytterligere ytelse hvor en relevant sanksjon iverksettes etter at skipet er lastet og på vei til lossehavnen. Befrakter plikter også her å skaffe en alternativ seilas. I motsetning til BIMCOs klausul settes imidlertid ikke en tidsfrist for befrakters adgang til å omdirigere skipet til ny havn. Hva som vil skje med varene dersom befrakter ikke er i stand til å skaffe en ny ordre er heller ikke regulert i standardklausulen. Ei heller plaserers ansvaret for eventuelt tap som oppstår på lasteierens hånd i klausulen. For løsningen av disse spørsmålene må man se hen til andre kilder. Om ikke andre klausuler i certepartiet gir noen løsning, vil løsningen Michelet tar til orde for kunne være av interesse.<sup>88</sup>

INTERTANKOs sanksjonsklausul virker noe uferdig sammenlignet med BIMCOs alternativ. Klausulen vil i alle tilfeller måtte endres og tilpasses den enkelte avtale før den inntas i et certeparti.

### 3.1.3.2 Oppsummering - Vil sanksjonsklausulene ha noe for seg?

Bortfrakter har mange alternative grunnlag for å nekte utførelsen av befrakterens seilasordre hvor økonomiske sanksjoner har innvirkning på seilasen. Som jeg har vært inne på vil slik rett til seilasnektelse kunne følge både av bakgrunnsretten og forskjellige klausuler inntatt i standardcertepartiene. Hvorvidt bortfrakter har rett til å nekte en seilas i det enkelte

---

<sup>88</sup> Se punkt 3.1.2.2.1

tilfellet på grunnlag av disse ulike reguleringsformene kan imidlertid være vanskelig å vurdere - tvilstilfeller vil fort kunne oppstå. Disse nektelsesgrunnlagene vil videre ikke gi noen løsning på hvilke konsekvenser det vil kunne få om skipets seilas rammes av en sanksjon etter at seilassen er påbegynt.

Ettersom disse nektelsesgrunnlagene fort kan medføre tvilssituasjoner, og dermed vil kunne skape grobunn for fremtidige tvister mellom partene, vil det være av vesentlig betydning om partene har inntatt en sanksjonsklausul i certepartiet ettersom disse gir en relativt klar løsning på problemet. Dette vil imidlertid ikke si det samme som at begge partene vil se seg tjent med inntagelsen av en slik klausul i certepartiet. Da sanksjonsklausulene medfører ytterligere begrensninger på befrakters disposisjonsrett over skipet under certepartiperioden, er det rimelig klart at inkorporeringen av en slik klausul vil være ufordelaktig for befrakteren.

Et standardcerteparti er bygget opp slik at det ikke skal være motstrid mellom to eller flere av klausulene. Det vil imidlertid ikke være gitt at en spesialklausul vil være avmålt mot de andre klausulene på samme måte. Som en konsekvens vil det derfor kunne være motstrid mellom en standardklausul og en spesialklausul. Ved inkorporeringen av en sanksjonsklausul i certepartiet vil det derfor være viktig for partene at det blir foretatt en grundig gjennomgang av de andre klausulene for å undersøke hvorvidt løsningen etter sanksjonsklausulen strider mot enkelte av disse. Off-hire-problematikken kan her brukes som et eksempel. Om certepartiets off-hire-klausul har en annen løsning på fraktspørsmålet enn sanksjonsklausulen, vil det kunne oppstå motstrid. I slike situasjoner er det en vanlig oppfatning at spesialklausulen skal ha forrang ettersom den er aktivt inntatt av partene og dermed bedre vil kunne gi uttrykk for hva partene virkelig har ment.<sup>89</sup> Om dette ikke er meningen bør derfor partene omformulere sanksjonsklausulen slik at den uttrykkelig sier at den ikke skal ha innvirkning på off-hire-spørsmålet.

---

<sup>89</sup> Michelet (1997) s. 10



### 3.1.3.3 OFAC Compliance-klausuler

I tillegg til å være underlagt sanksjoner vedtatt i henhold til skipseiernes nasjonale lovgivning, vil skipseiere til en viss grad også være underlagt USAs sanksjonsregime. Bakgrunnen for dette er de amerikanske sanksjonsreglenes ekstraterritorielle rekkevidde. Risikoen for å bli oppført på listen over "specially designated nationals" (SDN-listen) ved brudd på sanksjonene gitt i CISADA, er et godt eksempel på denne utvidede rekkevidden.<sup>90</sup>

Ettersom det amerikanske sanksjonsregimet inneholder et videre omfang av sanksjoner og strengere reaksjoner enn hva som generelt er tilfellet under andre staters regelverk, vil det være av stor betydning for skipseiere å være oppmerksomme på dette.<sup>91</sup>

Som nevnt i punkt 1.2.1.3, blir USAs økonomiske sanksjoner administrert og håndhevet av det amerikanske finansdepartementets "Office of Foreign Assets Control" (OFAC). Med enkelte snevre unntak kan man si at OFAC-sanksjonene forbyr alle transaksjoner og andre aktiviteter hvor sanksjonsrammede mål er involvert. Dette innebærer bl.a. at det vil være forbudt å inngå avtaler med selskaper som er inntatt på SDN-listen. En oppføring på denne listen vil dermed i praksis medføre en utestengelse fra det amerikanske markedet.

Et godt eksempel på hvilke konsekvenser det vil kunne få å handle i strid med sanksjoner administrert av OFAC, finner vi fra 2009 hvor Lloyds TSB Bank plc måtte betale \$217 millioner til OFAC i et forlik etter å ha slettet referanser til parter sanksjonert av USA i transaksjoner utført gjennom amerikanske banker.<sup>92</sup>

Som en følge av at OFAC har utstedt et stort antall store bøter de siste årene, har såkalte OFAC Compliance-klausuler blitt mer og mer vanlige i internasjonale avtaler. Det er imidlertid ikke foreløpig publisert noen standard OFAC-klausul for tidscertepartier. BIMCO har

---

<sup>90</sup> Se punkt 1.2.1.3

<sup>91</sup> Se punkt 1.2.1.3

<sup>92</sup> Sanction Law (2010)

i lengre tid forsøkt å utarbeide en slik klausul, men organisasjonens "Documentary Committee" har foreløpig ikke klart å enes om en klausultekst. Klausulene som inntas i certepartiene blir av den grunn utarbeidet av partene til det enkelte certeparti og av deres juridiske rådgivere. Innholdet av disse vil derfor variere fra certeparti til certeparti.

Gjennom klausulene gir partene typisk garantier for at de skal overholde de økonomiske sanksjonene OFAC administrerer. Klausulene kan også gi hver av partene rett til å tilbakeholde sin ytelse dersom det chartrede skipet er svartelistet av amerikanske myndigheter, dersom bortfrakter eller befrakter er satt på SDN-listen, eller om oppfyllelse av partenes forpliktelser vil kunne medføre sanksjonsbrudd på annen måte.<sup>93</sup>

OFAC-klausulene skiller seg dermed fra sanksjonsklausulene på flere måter. For det første innebærer OFAC-klausuler at partene påtar seg gjensidige forpliktelser overfor hverandre, mens sanksjonsklausuler derimot bare ilegger befrakter en forpliktelse og gir bortfrakter rett til å nekte å utføre seilasordrer i visse tilfeller. Videre tar ikke OFAC-klausulene for seg de økonomiske sanksjonene som sådanne, men virkningen av en eventuell svartelisting av skip eller selskap. Klausulene vil dermed kunne gi bortfrakter nektelsesrett i tilfeller som tilsynelatende ikke omfattes av sanksjonsklausulene, nemlig tilfeller hvor det er befrakteren selv som er gjenstand for sanksjonen. Hvorvidt det er forbudt å gå til en enkelt havn med den aktuelle lasten vil da være uten betydning. Nektelsesadgang på dette grunnlaget faller imidlertid utenfor denne oppgavens tema og jeg vil av den grunn ikke gå nærmere inn på dette.

Ettersom OFAC-klausulene også kan ta for seg bortfrakters adgang til å nekte seilaser grunnet sanksjonsrisiko, kan klausulene gjøre egne sanksjonsklausuler overflødige. Jeg skal imidlertid ikke forfølge dette nærmere i denne oppgaven.

---

<sup>93</sup> Clyde&Co (2010)

En av grunnene til at BIMCOs komite ikke har kommet til enighet om en OFAC-klausul er at selv ikke en slik klausul vil være tilstrekkelig i dagens handelsklima. En slik klausul burde også ta for seg lignende lovgivning i andre land som bortfraktere kan utsettes for. Jeg vil likevel påstå at en alminnelig OFAC-klausul er et steg i riktig retning og at en slik klausul vil kunne ha en verdi som et supplement til en generell sanksjonsklausul, eller som en erstatning for en slik, i et tidscerteparti.

#### **4 Vil skipet bli off-hire som følge av bortfrakters nektelse av en seilasordre grunnet sanksjonsrisiko?**

Befrakters forpliktelser i et tidscerteparti består grovt sagt av å betale bortfrakter en tidsfrakt som beregnes ut fra den tid skipets transportkapasitet står til hans disposisjon. Undertiden hender det imidlertid at bortfrakteren ikke klarer å holde skipet operativt, slik at befrakter ikke vil kunne disponere skipet som han vil. Dette vil for eksempel være tilfellet hvor skipet trenger reparasjonsarbeider og derfor må settes i dokk for en periode. Ettersom skipets transportkapasitet i prinsippet ikke vil være stilt til befrakters disposisjon i en slik situasjon, kan det tenkes at befrakters forpliktelse til å betale frakt suspenderes - vi sier i så fall at skipet er off-hire.<sup>94</sup>

Hvor bortfrakter nekter å utføre befrakters seilasordre vil dette medføre et tidstap på befrakters hånd. Tidstapets størrelse vil variere ettersom hvor vanskelig det er å skaffe en ny seilas som bortfrakter vil godta. I enkelte tilfeller vil tidstapet være helt ubetydelig. Dette vil kunne være tilfellet hvor den aktuelle seilas ikke er berammet før om en tid og etterspørselen etter sjøtransport er stor. Om seilasen derimot allerede er påbegynt og skipet blir omdirigert til en mellomhavn for å losse de sanksjonsrammede varene, vil tidstapet derimot kunne bli vesentlig. I slike situasjoner vil det derfor kunne tenkes at skipet blir off-hire inntil det igjen er fullt ut disponibelt for befrakter. Det avgjørende vil her være hvorvidt hindringen som medfører disposisjonsavbruddet kan sies å være på bortfrakters side.

Norsk retts tilnærming til spørsmålet om et skip er off-hire er svært forskjellig fra tilnærmingen etter engelsk rett - som også er grunnlaget for reguleringen i certepartienes off-hire-klausuler. Etter engelsk rett er regelen relativt enkel og grei: Frakten dreier kontinuerlig,

---

<sup>94</sup> Michelet (1997) s. 333

uten avbrudd, om ikke det er hjemmel for noe annet.<sup>95</sup> Slik hjemmel må først og fremst finnes i certepartiet selv, gjerne i en egen off-hire-klausul. Ettersom man etter engelsk tolkningstradisjon legger vesentlig større vekt på avtalens ordlyd enn hva som er vanlig etter norsk rett, samtidig som ordlyden tolkes relativt snevert og antitetisk, er certepartiens off-hire-klausuler vanligvis utførlige og detaljfokuserte.

Norsk retts tilnærming til off-hire-spørsmålet er, i motsetning til den engelske, basert på et risikofordelingssystem. Dette fordelingssystemet kommer til anvendelse når intet spesielt er sagt i partenes avtale, jf. sjøl. § 392 (1).<sup>96</sup>

De aller fleste tidscertepartier har en eller flere bestemmelser om at betalingsplikten i visse tilfeller skal opphøre. Ettersom beskrivelsen av de begivenheter som fører til off-hire varierer fra certeparti til certeparti, vil jeg i det følgende gjøre rede for hvordan problemet løses etter off-hire-klausuler inntatt i noen av de mest brukte standardtidscertepartiene. Først vil jeg imidlertid ta for meg sjølovens regulering. Spørsmålet blir her hvorvidt en nektelse av en seilasordre grunnet sanksjonsrisiko, er en begivenhet som medfører suspensjon av befrakterens forpliktelse til å betale tidsfrakt.

#### **4.1 Sjølovens regulering**

Som nevnt har lovgiver, gjennom sjøloven § 392, utformet et risikofordelingssystem for tilfeller hvor befrakter ikke kan utnytte skipet som han vil. Ettersom partene i et tidscerteparti i praksis alltid vil regulere risikofordelingen for tidstap gjennom en egen off-hire-klausul, og disse klausulene som oftest har et så detaljert innhold at de viktigste off-hire spørsmålene er løst der, vil imidlertid de underliggende prinsipper sjølovens regulering

---

<sup>95</sup> Sjørett (2010) s. 410

<sup>96</sup> L.c.

bygger på få størst betydning som et supplement hvor off-hire-klausulen er ufullstendig eller uklar.<sup>97</sup>

Sjøloven § 392 (1) fordeler risikoen for manglende disposisjonsrett på følgende måte:

Tidsfrakt betales ikke for den tid som går tapt for tidsbefrakteren ved berging, vedlikehold av skipet eller utbedring av skade som tidsbefrakteren er uten ansvar for, eller for øvrig på grunn av tidsbortfrakterens forhold.

Bestemmelsen hviler på et prinsipp om at tidsfrakten som utgangspunkt dreier kontinuerlig under kontraktperioden, slik at det må uregelmessigheter til for at befrakters plikt til å betale tidsfrakt avbrytes. Ettersom bestemmelsen er en videreføring av den tidligere sjølovens § 144 (2), vil avgjørelser og litteratur om den gamle bestemmelsen fortsatt kunne være av betydning for dens forståelse.<sup>98</sup>

Ettersom bestemmelsen ikke eksplisitt regulerer hvem av partene som skal bære risikoen for tidstap grunnet sanksjonsrisiko, vil unntaket for tid som går tapt "på grunn av tidsbortfrakterens forhold" utgjøre det sentrale drøftingstemaet. Om dette unntaket uttaler lovens forarbeider at man har tatt sikte på tilfeller hvor krav på tidsfrakt opphører som følge av at forutsetningene for rett vederlag ikke lenger er til stede.<sup>99</sup>

I ND 1950 s. 398 (Karmøy), som omhandlet spørsmålet om et skip skulle anses å være off-hire den tiden det var på verksted for å installere oppholdsrom for tysk mannskap etter pålegg fra tyske myndigheter, uttalte voldgiftsretten at off-hire reglene i certepartiets off-hire-klausul og i den gamle sjølovens § 144 (2) ikke er positive isolerte bestemmelser, men at de måtte sees som et utslag av det alminnelige prinsipp om gjensidighet mellom ytelsene i et

---

<sup>97</sup> Sjørett (2010) s. 410

<sup>98</sup> NOU 1993:36 s. 94

<sup>99</sup> L.c.

kontraktsforhold. "[B]efrakteren plikter bare å betale vederlag når og i den utstrekning han får den ytelse han har krav på."<sup>100</sup> På denne bakgrunn kan man se på retten til å unnlate å betale tidsfrakt i enkelte situasjoner som et utslag av prinsippet om ytelse mot ytelse.<sup>101</sup> Om ikke bortfrakter klarer å holde skipet i operativ stand, vil befrakter kunne ha rett på et fradrag i leien.<sup>102</sup>

Hvorvidt skipet skal anses off-hire i perioden det ikke var "aktivt" grunnet sanksjonsrisiko, avhenger altså av om en slik risiko er en hindring som faller inn under "bortfrakterens forhold" etter § 392 (1). Spørsmålet om bortfrakter har utvist skyld er her uten betydning. Om årsaken til tidstapet ligger på bortfrakterens side, er det likegyldig hva som har forårsaket tapet.<sup>103</sup> Dette prinsippet kom til syne i ND 1944 s. 52 (Rigoletta). Retten tok her stilling til hvorvidt en grunnstøting, som sinket, men ikke skadet skipet, skulle bevirke off-hire. Byretten uttalte:

Når sjøl. § 144, 2. ledd sier at fraktbetalingen faller bort for den tid som går tapt på grunn av bortfrakterens forhold, så forutsetter dette ikke at der skal foreligge skyld fra bortfrakterens side. Meningen er at fraktbetalingen bortfaller, når det midlertidig blir umulig å oppfylle den forpliktelsen bortfrakteren har påtatt seg til å holde skipet til disposisjon for befrakteren. Og dette finnes å være tilfelle så lenge skipet står på grunn.<sup>104</sup>

Det avgjørende vil altså være hvorvidt bortfrakter kan oppfylle sine plikter etter certepartiet, uavhengig av om han er å bebreide. Om årsaken til tidstapet derimot kan føres tilbake

---

<sup>100</sup> ND 1950 s. 398 (406-407)

<sup>101</sup> Solvang (2011)

<sup>102</sup> Michelet (1997)s. 333

<sup>103</sup> Sjørett (2010) s. 411

<sup>104</sup> ND 1944 s. 52 på s. 62

til uaktsomhet på befrakterens side vil skipet imidlertid ikke bli off-hire selv om hindringen i utgangspunktet faller inn under "bortfrakterens forhold".<sup>105</sup>

For å kunne ta stilling til hvem av partene som bærer risikoen for iverksettelse av økonomiske sanksjoner som forhindrer utførelsen av en seilasordre, må vi vurdere funksjonsfordelingen mellom dem og se på hvem som er nærmest til å bære denne risikoen. Som redegjort for i punkt 2.2 har bortfrakter den nautiske ledelse over skipet, mens befrakter har ledelsen over skipets kommersielle beslutninger. Som en følge av dette kan man dermed slå fast følgende hovedregel: befrakter må bære risikoen hvor hindringen gjelder skipets beskjeftigelse, mens hindringer som gjelder skipets navigasjon ligger under bortfrakters forhold slik at han må bære risikoen for disse.

Som nevnt bygger sjøloven § 392 på sin forgjenger i den gamle sjøloven slik at materiale i forbindelse med den eldre bestemmelse vil være av interesse for dens forståelse. Av forarbeidene til den opphevede loven følger det at tidstap grunnet innefrysing av skipet, blokkering av en havn eller lignende, ikke vil medføre off-hire.<sup>106</sup> I slike tilfeller vil befrakteren fortsatt ha rådigheten over skipet, det er ytre omstendigheter som gjør at det ikke kan utnyttes som planlagt. I ND 1940 s. 353, som omhandlet spørsmålet om tidstap grunnet tyske myndigheters rekvisisjon av to tidsbefraktede skip falt inn under "bortfrakterens forhold", ble det uttalt at det ikke kunne være tvilsomt at samme regel også måtte gjelde for inngrep av offentlige myndigheter ved karantene, visitasjon og embargo.<sup>107</sup> Slike hendelser ville altså ikke medføre off-hire.

Ettersom det offentlige inngrep embargo innebærer er en form for en økonomisk sanksjon, og det videre ikke er noe som skulle tilsi at voldgiftsrettens oppregning av myndighetsinngrep skal tolkes antitetisk, vil en alminnelig forståelse av voldgiftsrettens uttalelse være at en

---

<sup>105</sup> Sjørett (2010) s. 411

<sup>106</sup> ND 1940 s. 353

<sup>107</sup> L.c



seilasnektelse grunnet sanksjonsrisiko ikke vil føre til off-hire selv om befrakter lider et tidstap.

Etter dette kan det slås fast at hvor hindringen ikke påvirker befrakterens rådighet over skipet og det er ytre omstendigheter som gjør at det ikke kan utnyttes som planlagt, vil hindringen ikke falle inn under bortfrakters ansvarsområde. Skipet vil i slike tilfeller forbli on-hire.

I Rigoletta-saken hadde befrakteren lidt tidstap som følge av en grunnstøting. Bortfrakter viste her til sjølovens forarbeider og hevdet at en grunnstøting måtte sidestilles med en innefrysing, slik at befrakters betalingsplikt forble upåvirket av tidstapet grunnstøtingen medførte. Bergen byrett kom imidlertid til at grunnstøtingen bevirket off-hire ettersom skipet, som en følge av grunnstøtingen, var uskikket til å fylle et skips normale funksjoner og dermed ikke kunne sies å være til befrakters disposisjon som forutsatt i certepartiet. Hva gjaldt funksjonsfordelingen mellom partene, påpekte retten at i motsetning til en innefrysing, ville ikke en grunnstøting være en følge av befrakterens ordre. Selv om befrakteren gir ordre om hvor skipet skal seile, er det bortfrakteren, gjennom kapteinen, som har ansvaret for skipets navigasjon. Ettersom navigasjon av skipet ligger innenfor bortfrakters ansvarsområde, måtte han bære risikoen for hindringer som oppsto i sammenheng med denne.<sup>108</sup> Dette er et godt eksempel på at funksjonsfordelingen mellom partene er et viktig moment i avgjørelsen av hvem av partene som skal bære risikoen for inntredelsen av ulike hindringer.

Off-hire ble også resultatet i Karmøy-saken. Spørsmålet retten skulle ta stilling til var her om befrakterens tidstap grunnet innredning av oppholdsrom for tyske flakmannskaper, skulle bevirke off-hire. Som en del av begrunnelsen for sitt resultat uttalte retten følgende om uttrykket "bortfrakterens forhold":

---

<sup>108</sup> ND 1944 s. 52 på s. 62

Tidstap p.g.a. bortfrakterens forhold må normalt sies å foreligge hvor det er inntrådt omstendigheter som hindrer bortfrakteren fra å oppfylle sin del av kontrakten, nemlig å stille og holde et kontraktsmessig skip til befrakterens disposisjon. Et forhold må imidlertid tas: Er det befrakterens spesielle anvendelse eller disponering av skipet som har foranlediget hindringen, kan man ikke si at det foreligger en hindring på bortfrakterens side, selv om hindringen rammer selve skipet.<sup>109</sup>

I vårt tilfelle vil den inaktivitet seilasnektelsen medfører komme som en direkte følge av befrakters egen seilasordre. I motsetning til tilfellet i Karmøy-saken vil det altså være befrakters spesielle disponering av skipet som har foranlediget hindringen. Da det er befrakteren som gjennom sine handlinger har skapt sanksjonsrisikoen, er det mest naturlig å legge risikoen for seilasnektelse grunnet faren for sanksjoner på han.

I ND 1940 VI-VII gir Jantzen uttrykk for sine tanker rundt off-hire-instituttet. Han tar til orde for at befrakterens plikt til å betale tidsfrakt bør suspenderes i tilfeller hvor han mister rådigheten over skipet da dette vil medføre en svikt av et bærende fundament for kontrakten. Om befrakterens plikt til å betale tidsfrakt blir ved i en slik situasjon, vil dette stride med prinsippet om ytelse mot ytelse som off-hire-instituttet kan sies å hvile på. I sin vurdering av hvem som bør bære risikoen for inngrep fra offentlige myndigheter tar Jantzen for seg hvem av partene inngrepet retter seg mot og vil plassere risikoen hos denne.

Inn under uttrykket "bortfrakters forhold" må etter dette falle tilfeller hvor skipet ikke holdes til befrakterens disposisjon eller skipet ikke er i kontraktsmessig stand. Såfremt tidstapet i tilknytning til slike omstendigheter ikke kan føres tilbake til uaktsomhet på befrakterens side eller at hindringen er foranlediget av befrakterens spesielle anvendelse av skipet, vil befrakters plikt til å betale tidsfrakt her suspenderes.<sup>110</sup>

---

<sup>109</sup> ND 1950 s. 398 (405)

<sup>110</sup> Sjørett (2010) s. 411 og ND 1950 s. 398

Ettersom hindringen en sanksjonstrussel innebærer oppstår som en følge av den konkrete seilasordre befrakteren har gitt bortfrakteren, vil den ha sammenheng med den kommersielle ledelse av skipet. Hindringen vil således være et inngrep rettet mot befrakterens seilasordre. Om man følger Jantzens vurderingsmetode vil man dermed ende opp med å plassere risikoen hos befrakter slik at skipet forblir on-hire i slike situasjoner.

I et scenario hvor bortfrakter nekter en seilasordre grunnet en sanksjonsrisiko, vil skipets transportkapasitet fremdeles stå til befrakters disposisjon. Det er ingenting ved selve skipet som forhindrer bruken. Tvert imot er det risikoen for myndighetenes inngripen overfor den spesielle seilas befrakter ønsker å foreta som medfører oppholdet i befrakters disposisjonsadgang. At skipet forblir on-hire i en slik situasjon vil dermed også være i overensstemmelse med det generelle prinsipp om ytelse mot ytelse som off-hire instituttet, etter norsk rett, kan sies å bygge på.

I motsetning til hva som var tilfellet i Rigoletto-saken vil ikke en seilasnektelse grunnet sanksjonsrisiko kunne medføre at skipet blir uskikket til å utføre dets normale funksjoner. Videre vil befrakter uavhengig av seilasnektelsen fortsatt ha rådighet og mulighet til å disponere over skipets lastekapasitet. Tidstap grunnet seilasnektelse ved sanksjonsrisiko vil dermed ikke kunne sies å være et resultat av "bortfrakterens forhold". Sjølovens regel vil etter dette være at skipet forblir on-hire på tross av seilasnektelsen.

Det kan imidlertid stilles spørsmål om et vilkår for denne løsningen må være at risikoen skipet utsettes for er "reell". I en voldgiftsdom inntatt i ND 1952 s. 422 (Hakefjord) var spørsmålet om et skip skulle anses off-hire i tiden som gikk tapt fordi kapteinen nektet å påbegynne en seilas grunnet dårlig vær. Voldgiftsretten, som fant at været ikke hadde vært så ille at det objektivt sett berettiget kapteinen til å bli liggende i havnen, uttalte at "[t]id som tapes ved at skipet uten rimelig grunn blir liggende i havnen, er tid tapt på grunn av bortfrakterens forhold." Seilasnektelsen bevirket dermed off-hire.

Vår situasjon har en viss parallell til situasjonen i Hakefjord-saken. I begge tilfeller er det snakk om nektelse av befrakters seilasordre grunnet en fare bortfrakter mener seilasen innebærer. Av den grunn kan det anføres at løsningen på et eventuelt off-hire-spørsmål blir den samme. Om skipet i realiteten ikke vil stå i fare for å bli utsatt for sanksjoner, men bortfrakters seilasnektelse har bakgrunn i overforsiktighet, vil bortfrakter dermed ikke kunne nekte å utføre seilasen uten at dette vil bevirke off-hire. Som retten uttalte i Hakefjord må bortfrakter altså ha rimelig grunn for nektelsen om han skal unngå off-hire.

Sjølovens regel vil etter dette være at det tidstap befrakter vil lide som en følge av bortfrakters seilasnektelse, ikke vil bevirke off-hire dersom seilasnektelsen er et resultat av den sanksjonsrisiko utførelse av seilasen innebærer. Et mulig unntak fra denne hovedregelen kan tenkes hvor bare befrakter er pliktsubjekt etter sanksjonen. I en slik situasjon vil ikke bortfrakter bære noen risiko ved seilasen. Det kan derfor argumenteres for at en seilasnektelse i slike tilfeller vil bevirke off-hire ettersom det ikke kan være bortfrakters oppgave å besørge at befrakter overholder sanksjonsbestemmelsene. Da de fleste sanksjonsbestemmelsene rammer både bortfrakter og befrakter, vil dette unntaket imidlertid ikke være særlig aktuelt.

Som nevnt er sjølovens kapittel 14 deklatorisk. Løsningen etter det enkelte certeparti vil av den grunn kunne skille seg fra lovens svar på off-hire-spørsmålet. Det blir derfor nødvendig å ta for seg innholdet av det enkelte certeparti for å kunne slå fast hvorvidt et skip er off-hire eller ei.

Selv om sjøloven § 392 er deklatorisk og dermed først og fremst får betydning hvor certepartiets regulering er ufullstendig eller uklar, har domstolene vært tilbøyelige til å supplere off-hire-klausulene med sjølovens risikofordelingsbetraktninger også i andre tilfeller. Et vilkår for en slik supplerer er imidlertid at certepartiklausulene er uklare eller ufullstendi-

ge.<sup>111</sup> I Karmøy-saken uttalte voldgiftsrettens flertall at sjølovens regulering også måtte kunne trekkes inn til supplering av en off-hire-klausul hvor det ikke utvetydig er sagt at den er uttømmende. Retten uttalte deretter følgende:

De engelske tolkningsprinsipper, som leder til en snever antitestisk ordfortolkning av off hire-klausulen, kan ikke overføres til norsk rett... For off hire-klausulens vedkommende vil en slik tolkning føre til temmelig vilkårlige og usammenhengende resultater, som reelt sett er lite tilfredsstillende.<sup>112</sup>

Selv om sjølovens risikofordelingssystem først og fremst får betydning hvor off-hire-klausulen er ufullstendig eller uklar, vil man altså etter norsk rett være tilbøyelig til å supplere de engelskspråklige kontraktsklausulene med risikobetraktninger hvor dette er rimelig.

## **4.2 Reguleringen av off-hire i standardcertepartier**

De aller fleste, om ikke alle, standardtidscertepartier inneholder en klausul som spesifiserer at frakt ikke skal betales under perioder hvor skipet er forhindret fra å utføre de avtalte tjenestene på grunn av uhell eller mangel som faller på bortfrakterens side.<sup>113</sup> To generelle prinsipper kan trekkes fra disse klausulene.<sup>114</sup>

For det første vil det alltid være befrakteren som bærer bevisbyrden for at bortfrakterens sviktende oppfyllelse skal medføre off-hire. Bakgrunnen for dette er at off-hire innebærer et unntak fra hovedregelen om at frakten dreier kontinuerlig i certepartiperioden. I den engelske saken *The Doric Pride* fra 2006 ble prinsippet uttrykt på følgende måte:

---

<sup>111</sup> ND 1983 s. 309

<sup>112</sup> ND 1950 s. 398 (404)

<sup>113</sup> Girvin (2007) s. 504

<sup>114</sup> Time Charters s. 441

[U]nder a time charter the risk of delay is fundamentally on a time charterer, who remains liable to pay hire in all circumstances unless the charterer can bring himself within the plain words of an off-hire provision.<sup>115</sup>

For å oppfylle beviskravet, må befrakter først bevise at bortfrakter har vært ute av stand til å utføre sine kontraktsfestede plikter, for så å vise at hendelsen som førte til dette faller inn under off-hire-klausulens ramme.<sup>116</sup>

For det andre vil off-hire-klausulene være helt uavhengig av ethvert mislighold av certepartiet på bortfrakters side. Det avgjørende vil til enhver tid være hvordan partene har fordelt risikoen mellom seg i certepartiet. Prinsippet har i engelsk rett blitt uttrykt på følgende måte:

Off-hire events are not necessarily a breach of contract at all. So one should not be too surprised to find that [the off-hire clause] leads to a different answer than would ensue in the case of a claim for damages for breach of contract.<sup>117</sup>

Ettersom partene har avtalefrihet på dette området, jf. sjøloven § 322 (1) vil løsningene på off-hire problematikken variere mellom de ulike standardcertepartiene. Avtalefriheten medfører også at oppregningen som gis i de ulike standardcertepartiene kan modifiseres. Dette medfører igjen at det ikke er gitt at off-hire-klausulene i to certepartier som er inngått på for eksempel Shelltime 4 samsvarer i innhold. Når man skal vurdere hvorvidt et skip er off-hire er det derfor avgjørende å ta for seg den konkrete klausul partene har inntatt i sin avtale.

Selv om det ikke er gitt at off-hire-klausulene i certepartier inngått på samme standard samsvarer, vil jeg i det følgende ta for meg enkelte av de mest brukte standardene for å

---

<sup>115</sup> The Doric Pride [2006] 2 Lloyd's Rep. 175 på s. 179

<sup>116</sup> Law&Sea – Time Charterparty

<sup>117</sup> The Ioanna [1985] 2 Lloyd's Rep. 164

undersøke hvorvidt tidstap som en følge av seilasnektelse grunnet en sanksjonsrisiko medfører off-hire etter disse.

Det synes ikke å foreligge hverken norsk eller engelsk publisert rettspraksis hvor spørsmålet om et skip vil være off-hire i vår situasjon er drøftet. Fra engelsk rettspraksis kan man imidlertid hente enkelte grunnleggende prinsipper for løsningen på off-hire-spørsmål. Engelsk rettspraksis og teori vil av den grunn bli benyttet for å belyse enkelte aspekter ved de forskjellige off-hire-klausulene.

#### 4.2.1 Shelltime 4

Som nevnt tidligere, anses Shelltime å være et befraktervennlig certeparti. En av årsakene til dette er certepartiets omfattende off-hire-klausul. I Shelltime 4 reguleres off-hire i klausul 21. Av klausulens bokstav (a) (i) følger det at "the efficient working of the vessel" må være forhindret for at skipet skal bli off-hire. Hva som menes med dette tok engelsk domstoler stilling til i saken angående skipet "Manhattan Prince".<sup>118</sup> Her hadde befrakter lidt et tidstap grunnet en boikott av skipet iverksatt av Den Internasjonale Transportarbeiderføderasjonen (ITF). Retten uttalte at det med "efficient working" var ment "efficient physical working" og at skipet fortsatt var operasjonelt på tross av at boikotten forhindret befrakter å benytte skipet som ønsket. Skipet var altså on-hire. På samme måte vil heller ikke en seilasnektelse grunnet økonomiske sanksjoner ha innvirkning på skipet operasjonalitet. Skipet vil således forbli on-hire etter denne delen av klausulen.

I klausulens bokstav (a) alternativ (ii) blir det imidlertid uttalt følgende:

On each and every occasion that there is loss of time (...) due to ... refusal to sail, breach of orders or neglect of duty on the part of the master, officers or crew (...) the vessel shall be off-hire.

---

<sup>118</sup> The Manhattan Prince [1985] 1 Lloyd's Rep. 140.

Etter dette alternativet ilegges bortfrakter ansvaret for tidstap som oppstår ved seilasnektelse eller andre pliktforsømmelser fra kaptein eller mannskap. Ettersom vilkåret om at skipet ikke må virke som det skal bare knytter seg til klausulens (a) alternativ (i), vil dette ikke være relevant her. Dette skulle tilsi at skipet blir off-hire i enhver situasjon hvor bortfrakter eller noen han hefter for nekter å utføre en seilas, for eksempel på grunnlag av den sanksjonsrisiko seilasen vil utsette skipet for.

Off-hire-klausulen må imidlertid ses i sammenheng med resten av certepartiet. Som redegjort for i punkt 3 over, vil bortfrakter ha rett til å nekte en seilas beordret av befrakter på en rekke ulike grunnlag. Om et slikt grunnlag foreligger, vil det virke merkelig om seilasnektelsen skal bevirke off-hire. Den klare hovedregelen er derfor at skipet ikke blir off-hire hvor bortfrakters seilasnektelse var rettmessig. Hvor et certeparti for eksempel regulerer skipets fartsområde slik at befrakter ikke har anledning til å beordre det til Iran, vil off-hire ikke kunne bli resultatet hvor bortfrakter nekter å utføre en ordre om å seile til Bandar-Abbas.

Et lite unntak fra dette kan imidlertid synes å følge av certepartiets "exception clause".<sup>119</sup> Følgende tekst er her inntatt under bokstav (d):

In particular and without limitation, the foregoing subsections (a) and (b) of this Clause shall not apply to or in any way affect any provision in this charter relating to off-hire.

I et tilfelle hvor bortfrakters seilasnektelse for eksempel har grunnlag i unntaket for "restraint of princes, rulers and people", vil skipet dermed likevel kunne bli off-hire. Dette vil imidlertid bare kunne bli tilfelle hvor seilasnektelsen kun har grunnlag i certepartiets "exception clause", noe som sjelden vil være tilfellet. Det må uansett påpekes at dette kan

---

<sup>119</sup> Shelltime 4 klausul 27



medføre svært uheldige følger ettersom det i en viss grad gir befrakteren mulighet til å spekulere - om seilasordren ikke godkjennes, vil han ikke være forpliktet til å betale frakt.

#### 4.2.2 Baltime 1939

Hvorvidt et skip er off-hire etter Baltime-certepartiet er regulert i standardens klausul 11. De viktigste forholdene som bortfrakter gis risikoen for etter denne klausulen er havarisaker, vedlikeholdsreparasjoner og mannskapsmangel. For at en relevant hindring skal bevirke off-hire etter Baltime-certepartiet er det et tilleggsvilkår at hindringen må vare i 24 etterfølgende timer.

Seilasnektelse er ikke eksplisitt nevnt som en off-hire-hendelse i Baltimes off-hire-klausul, det kan imidlertid stilles spørsmål om alternativet "deficiency of men or owners" kan komme til anvendelse på slike forhold. Spørsmålet ble løst i saken angående skipet *Ilissos*, som var oppe for den engelske Court of Appeal i 1948. Forholdet var her at mannskapet, under annen verdenskrig, hadde nektet å foreta en seilas om den ikke ble foretatt i konvoi. Begrunnelsen for dette var den risiko den pågående krig medførte. Ettersom seilasnektelser ikke var listet opp som en off-hire-hendelse i certepartiet, ble det spørsmål om skipet kunne være off-hire grunnet unntaket for "deficiency of men".

Retten uttalte at uttrykket "deficiency of men" kun refererte til antall mannskapsmedlemmer om bord på skipet, ikke til mannskapets vilje til å utføre den aktuelle ordre. Hvor det ikke forelå noen mangel hva gjaldt mannskapets antall, kunne altså ikke uttrykket "deficiency of men" bevirke off-hire.<sup>120</sup> Uttrykket "deficiency of men or owners" kan altså ikke anvendes på situasjoner hvor skipet er fullt bemannet, men en del av eller hele mannskapet nekter å adlyde ordre. Som et resultat av denne tolkningen er det derfor vanlig at partene endrer klausulen slik at også "default of men" kan bevirke off-hire. Det er allment antatt at et slikt unntak vil innbefatte seilasnektelser.

---

<sup>120</sup> *The Ilissos* [1948] 82 Lloyd's Rep. 196

En seilasnektelse grunnet sanksjonsrisiko, vil etter dette ikke bevirke off-hire etter Baltimore-certepartiet. Ettersom oppregningen av off-hire-tilfellene i Baltimore er nokså snau, og det stilles relativt strenge minimumskrav for hindringens varighet, er certepartiet å anse som bortfraktervennlig på dette punktet.<sup>121</sup>

#### 4.2.3 Intertanktime 80

Intertanktime 80 tar for seg off-hire-problematikken i klausul 20. Certepartiets oppregning av off-hire-tilfeller kan sies å være en mellomting mellom det befraktervennlige Shelltime og den bortfraktervennlige off-hire-klausulen i Baltimore. Intertanktime anses i motsetning til disse å være relativt balansert.

Følgende utdrag av klausulens første ledd er relevant i vår sammenheng:

In the event of loss of time ... due to refusal to sail ... of the Master, officers or crew ... no hire shall be payable in respect of any time lost during which the vessel is unable to perform the service immediately required of her.

På samme måte som i Shelltime 4 vil altså en seilasnektelse kunne bevirke off-hire etter Intertanktime 80. Som nevnt i redegjørelsen for det lignende unntaket i Shelltime, må imidlertid off-hire-klausulen ses i sammenheng med resten av certepartiet. Hvor bortfrakter vil være i sin fulle rett til å nekte seilasordren etter certepartiets bestemmelser, vil den klare hovedregelen etter Intertanktime være at skipet forblir on-hire. Som i Shelltime 4 finner vi imidlertid tilsynelatende et unntak fra dette hvor grunnlaget for seilasnektelsen finnes i certepartiets "exception clause".<sup>122</sup> I likhet med reguleringen i Shelltime 4 følger det av denne klausulen at unntak etter klausulen ikke skal ha innvirkning på hvorvidt skipet skal anses off-hire. Som nevnt over i 4.2.1 vil dette kunne medføre uheldige resultater. Det er

---

<sup>121</sup> Gram s. 195

<sup>122</sup> Intertanktime 80 klausul 28

imidlertid viktig å være klar over at dette bare vil bli resultatet i de sjeldne tilfeller hvor seilasnektelsen kun har grunnlag i certepartiets "exception clause".

Etter Intertanktime 80 vil en seilasnektelse altså kun bevirke off-hire dersom bortfrakter ikke hadde grunnlag for nektelsen i certepartiet, eller grunnlaget kun fulgte av certepartiets "exception clause".

### **4.3 Oppsummering**

Etter dette kan det slås fast at off-hire bare unntaksvis vil bli følgen hvor bortfrakter nekter å utføre en seilas grunnet sanksjonsrisiko. Både etter norsk rett - sjøloven § 392, og etter de ulike standardcertepartiene, vil den klare hovedregelen altså være at frakten fortsetter å dreie i slike tilfeller. Unntak fra hovedregelen vil imidlertid forekomme hvor den risiko for sanksjoner bortfrakter begrunnet sin nektelse i ikke var reell, nektelsen ikke hadde grunnlag i certepartiet, eller hvor grunnlag for nektelsen kun fantes i certepartiets "exceptions clause".<sup>123</sup> Som allerede nevnt, vil dette medføre at det foreligger en mulighet for at en seilasnektelse kan bevirke off-hire selv om den er rettmessig – noe som vil være svært uheldig. Det synes imidlertid ikke som om dette vil utgjøre et stort problem i praksis ettersom bortfrakter i de aller fleste tilfeller vil ha andre grunnlag for sin nektelse enn i en "exception-clause".

---

<sup>123</sup> Shelltime 4 og Intertanktime 80

## 5 Avsluttende bemerkninger

Når diplomatiet mislykkes, er økonomiske sanksjoner det mest nærliggende verktøyet folkeretten har til å håndheve forbudet mot spredning av masseødeleggende våpen og å stoppe alvorlige brudd på internasjonale menneskerettigheter, forbrytelser mot menneskeheten og militære konflikter. På denne bakgrunn må vi innstille oss på at sanksjoner i stor grad vil bli benyttet som virkemiddel også i fremtiden. Når det er sagt, trenger ikke økonomiske sanksjoner nødvendigvis utgjøre en uoverstigelig hindring for internasjonal handel. Sanksjonene medfører imidlertid at behovet for nøye planlegging og regulering i certepartiene blir vesentlig større.<sup>124</sup>

Den risiko aktørene i internasjonal skipsbefraktning utsetter seg for om de handler i strid med økonomiske sanksjoner er av særdeles alvorlig karakter. Partene til et tidscerteparti bør av den grunn være ekstra påpasselige i forbindelse med reguleringen av hvilke konsekvenser det skal få for partenes rettigheter og plikter om slik inngripen fra offentlige myndigheter utgjør en hindring for utførelsen av de seilaser befrakter beordrer. For å besørge en tilfredsstillende regulering av denne risikoen, bør det i ethvert tidscerteparti inntas en klausul som regulerer risikofordelingen for sanksjoner på en klar og entydig måte. Det viktigste en slik klausul bør ta for seg er hvorvidt bortfrakter skal være berettiget til å nekte utføring av en seilasordre som en følge av sanksjonsrisiko. Om man ikke ønsker å legge ned den tid og de ressurser som kreves for å utferdige en egen sanksjonsklausul, vil BIMCOs sanksjonsklausul besørge en alternativ reguleringsmåte. Ettersom klausulen fortsatt ikke har vært gjenstand for rettslig prøvelse, er dens innhold imidlertid ikke fullstendig klarlagt.

Som nevnt er BIMCO i slutfasen av utarbeidelsen av en OFAC-klausul som vil kunne overta sanksjonsklausulens posisjon i tidscertepartiene. Denne klausulen vil gi partene gjensidige rettigheter og forpliktelser, noe som vil være nytt i denne sammenheng. Hvordan

---

<sup>124</sup> "When diplomacy fails (2012)

den nye klausulen vil regulere forholdet og hvordan den vil bli tatt i mot av aktørene i skipsbefraktningens verden blir derfor svært interessant.

Ettersom sanksjonslandskapet er i stadig utvikling, og stater stadig finner nye måter å sanksjonere uønsket aktivitet på, vil det mest sannsynlig tvinge seg fram nye former for reguleringer i avtaler om internasjonal befraktning i fremtiden.

## 6 Litteraturliste

### Bøker og artikler

- BIMCO (2012) BIMCO. US sanctions complicating life for ship owners. Publisert på:  
[http://www.vietfracht.com.vn/news\\_detail.asp?id=2630&mnKey=asdfdf](http://www.vietfracht.com.vn/news_detail.asp?id=2630&mnKey=asdfdf) [sitert 12.10.2012].
- Brækhus (1990) Brækhus, Sjur. Voldgiftspraksis som rettskilde. Inn-  
tatt i: Den urett som ikke rammer deg selv; Festskrift  
til Anders Bratholm. 1990.
- Bråfelt (2008) Bråfelt, Camilla. Fleksibilitet i certepartiforhold.  
Oslo, 2008.
- Clyde&Co (2010) Clyde&Co. Iranian sanctions and OFAC sanctions-  
compliance clauses in trading and shipping contracts.  
Publisert på: <http://www.clydeco.com>
- Clyde&Co (2012) Clyde&Co. Breaching sanctions: The consequences.  
Publisert på: [www.clydeco.com](http://www.clydeco.com)
- Eren Lawyers (2009) US Economic Sanctions Administered by the U.S.  
Treasury's Office of Foreign Assets Control (OFAC).  
Publisert på:  
<http://www.aimu.org/Issues%202009/HEren.pdf>  
[sitert 04.10.2012]

EU Measures against Iran FAQs	European Union Measures against Iran - Council Regulation 267/2012 dated 23 March 2012 - Frequently Asked Questions. Publisert på: <a href="http://www.igpandi.org">http://www.igpandi.org</a> [siteret: 05.10.2012]
Girvin (2006)	Girvin, Stephen. Carriage of goods by sea. Birmingham, 2006.
Gordon (1999)	Gordon, Joy. Economic sanctions, just war doctrine, and the "fearful spectacle of the civilian dead". Publisert på: <a href="http://www.crosscurrents.org/gordon.htm">www.crosscurrents.org/gordon.htm</a> , [siteret 29.10.2012]
Gram (1977)	Gram, Per. Fraktavtaler. 4. utgave. Oslo, 1977.
Hagstrøm (2011)	Hagstrøm, Viggo. Obligasjonsrett. 2. utgave. Oslo, 2011
Helset og Stordrange (1998)	Per Helset og Bjørn Stordrange. Norsk statsforfatningsrett. Bærum, 1997
Jantzen (1940)	Jantzen, J. Kommentar til dommene. I: Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender. Årgang 1940, s. V - XV.
Law&Sea	Time Charterparty. Publisert på: <a href="http://www.lawandsea.net">http://www.lawandsea.net</a> [siteret 09.10.2012]
Mackay og Kemp (2012)	James Mackay og Alex Kemp. Travel bans in new light. Publisert på: <a href="http://www.i-law.com">www.i-law.com</a>

Michelet (1997)	Michelet, Hans Peter. Håndbok i tidsbefraktning. Sjørettsfondet 1997.
Missailidis (2009)	Missailidis, Georgios. Piracy clause: a contractual solution? Publisert på: <a href="http://www.i-law.com">www.i-law.com</a>
NUPI	Sanksjoner. Publisert på: <a href="http://hvorhenderdet.nupi.no/Ordforklaringer/Sanksjoner">http://hvorhenderdet.nupi.no/Ordforklaringer/Sanksjoner</a> . [sitert 26.09.2012]
Sanction Law (2010)	Sanction Law. The rise of OFAC compliance clauses. Publisert på: <a href="http://www.sanctionlaw.com">www.sanctionlaw.com</a> [sitert: 03.10.2012].
Sjørett (2010)	Falkanger, Thor og Bull, Hans Jacob. Sjørett. 7. utgave. Oslo, 2010.
Solvang (2009)	Solvang, Trond. Forsinkelse i havn. 1. utgave. Oslo, 2009.
Solvang (2011)	Solvang, Trond. Kommentarer til sjøloven. I: Norsk lovkommentar nettversjon.
Standard Bulletin (2010),	Standard Bulletin December 2010, Sanctions special edition. Publisert på: <a href="http://www.standard-club.com">www.standard-club.com</a> .
The Swedish Club (2012)	The Swedish Club. Iran Sanctions - Operational and Practical Issues (2012) Publisert på: <a href="http://www.swedishclub.com">http://www.swedishclub.com</a>



Time Charters (2008)	Time charters. Terence Coghlin, Andrew W. Baker, Julian Kenny og John D. Kimball. 6. Utgave. London 2008
U.S. SDN List	Department of the Treasury, Specially Designated Nationals List (SDN). Publisert på: <a href="http://www.treasury.gov/sdn">http://www.treasury.gov/sdn</a> [sitert 25.10.2012]
When diplomacy fails (2012)	Master, Sara og Nevill, Penelope. When diplomacy fails – the complex legal fallout from imposing sanctions. Publisert på: <a href="http://www.legalweek.com">www.legalweek.com</a> . [sitert 25.09.2012]
Wikipedia.com	Wikipedia. Baltic and International Maritime Council. Publisert på: Wikipedia.com [sitert 08.11.2012]
Woxholth (2012)	Woxholth, Geir. Avtalerett. 8. utgave. Oslo, 2012.
<b>Norske lover og forskrifter:</b>	
1687	Kong Christian Den Femtis Norske Lov (Norske Lov) av 15. april 1687
1994	Lov om sjøfarten (sjøloven) av 24. juni 1994 nr. 39
2001	Lov om iverksetjing av internasjonale, ikkje-militære tiltak i form av avbrot eller avgrensing av økonomisk eller anna samkvem med tredjestatar eller rørsler (sanksjonslova) av 27. april 2001 nr. 14

2007	Forskrift om sanksjoner og tiltak mot Iran av 9. februar 2007
------	---

**Forarbeider:**

NOU 1993:36 s. 94	Godsbefraktning til sjøs
-------------------	--------------------------

**EU-lovgivning**

2010	EU Council decision of 26 July 2010 concerning restrictive measures against Iran and repealing common position 2007/140/CFS
------	---

2012	EU Council Decision 2012/35/CFSP of 23 January 2012
------	---

2012	EU Council Regulation 267/2012
------	--------------------------------

**Amerikansk lovgivning**

2010	The Comprehensive Iran Sanctions, Accountability and Divestment Act of 2010 (CISADA)
------	--

2012	The Iranian Transactions and Sanctions Regulations (ITSR)
------	---

## **Traktater**

Havrettskonvensjon	De forente nasjoners havrettskonvensjon (UNCLOS), Montego Bay, 10. desember 1982.
Lisboa-traktaten	Lisboa-traktaten, som endrer traktaten om Den europeiske union og traktaten for etableringen av Det europeiske fellesskap, Lisboa 13. desember 2007

## **Norske dommer**

ND 1940 s. 353	Hedvig I
ND 1944 s. 52	Rigoletta
ND 1950 s. 398	Karmøy
ND 1952 s. 442	Hakefjord
ND 1983 s. 309	Arica
Rt. 1993 s. 312	
Rt. 2004 s. 1582	

## Utenlandske dommer

1917	Furness Withy & Co. v. Rederiaktiebolaget Banco - [1917] 2 K..B. 873.
1941	[1941] 70 Lloyd's Rep. 173. Forestal Land. Timber & Railways Company, LTD. v. Rickards.
1948	[1948] 82 Lloyd's Rep. 196. The Ilissos - Royal Greek Government v. Minister of Transport (1948) 82 L.L.Rep. 196 (C.A).
1985	[1985] 1 Lloyd's Rep. 140. The Manhattan Prince – The Sanko Steamship Co. Ltd. v. Fearnley and Eger A/S.
1985	[1985] 2 Lloyd's Rep. 164. The Ioanna - Ocean Glory Compania Naviera S.A. v. A/S P.V. Christensen.
1993	[1993] 2 Lloyd's Rep. 397 The Product Star No. 2 - Abu Dhabi National Tanker Co. v. Product Star Ship- ping Ltd.
2006	[2006] 1 Lloyd's Rep. Plus 99. The Greek Fighter - Ullises Shipping Corporation v FAL Shipping Co.
2006	[2006] 2 Lloyd's Rep. 175. The Doric Pride - Hyundai Merchant Marine Co Ltd v Furness Withy (Australia) PTY.

- 2012 [2012] 2 Lloyd's Rep. 416. The Paiwan Wisdom –  
Taokas Navigation SA v Komowski Bulk Shipping  
KG (GMBH & CO.)
- 2012 [2012] 1 Lloyd's Rep. 457. The Triton Lark –  
Pacific Basin IHX LTD v. Bulkhandling Handymax  
AS